



**TUGAS AKHIR - RP141501**

# **INTEGRASI ANTAR OBYEK DAYA TARIK WISATA (ODTW) KOTA YOGYAKARTA BERDASARKAN PREFERENSI WISATAWAN MANCANEGARA**

**SARITA NOVIE DAMAYANTI  
NRP 3611 100 049**

**Dosen Pembimbing  
Dr. Ir. Rimadewi Suprihardjo, MIP.**

**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya 2015**



FINAL PROJECT - RP141501

# **INTEGRATION OF YOGYAKARTA'S TOURISM OBJECT BASED ON THE TOURISTS' PREFERENCE**

**SARITA NOVIE DAMAYANTI**  
**NRP 3611 100 049**

Supervisor  
**Dr. Ir. Rimadewi Suprihardjo, MIP.**

**DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING**  
**Faculty of Civil Engineering and Planning**  
**Sepuluh Nopember Institute of Technology**  
**Surabaya 2015**

## **LEMBAR PENGESAHAN**

### **INTEGRASI ANTAR OBJEK DAYA TARIK WISATA (ODTW) KOTA YOGYAKARTA BERDASARKAN PREFERENSI WISATAWAN MANCANEGARA**

#### **TUGAS AKHIR**

**Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik  
pada**

**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember**

**Oleh :**

**SARITA NOVIE DAMAYANTI  
NRP. 3611 100 049**

**Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :**

**Dr. Ir. Rimadewi Suprihardjo, MIP.**  
**NIP. 195404031980031001**

**SURABAYA, JULI 2015**



# **INTEGRASI ANTAR OBJEK DAYA TARIK WISATA (ODTW) KOTA YOGYAKARTA BERDASARKAN PREFERENSI WISATAWAN MANCANEGARA**

**Nama Mahasiswa : Sarita Novie Damayanti**  
**NRP : 3611 100 049**  
**Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota**  
**FTSP – ITS**

**Dosen Pembimbing : Dr.Ir. Rimadewi Suprihardjo, MIP.**

## **ABSTRAK**

*Dalam pengembangan pariwisata saat ini terdapat pergeseran kecenderungan wisatawan dari dimensi sea, sun, and sand ke dimensi tradisional berupa budaya dan masyarakat lokal. Kota Yogyakarta dengan potensi tersebut juga terkena dampak berupa peningkatan kunjungan wisatawan mancanegara. Namun, terdapat permasalahan berupa distribusi kunjungan wisatawan mancanegara yang masih belum merata antara ODTW di pusat dan pinggir kota. Oleh karena itu, diperlukan integrasi untuk pemerataan kunjungan yang didasarkan pada preferensi wisatawan sebagai bentuk perencanaan demand driven.*

*Penelitian ini bertujuan untuk merumuskan arahan integrasi antar ODTW Kota Yogyakarta berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara. Sasaran yang akan dicapai untuk menjawab tujuan tersebut antara lain: (1) Mengidentifikasi karakteristik komponen integrasi ODTW melalui theoretical dan empirical descriptive analysis; (2) Membentuk cluster ODTW berdasarkan komponennya melalui theoretical descriptive analysis; (3) Menganalisis preferensi wisatawan mancanegara terhadap hasil cluster ODTW yang diinterpretasikan melalui descriptive statistics analysis; (4) Merumuskan arahan integrasi antar ODTW melalui metode validasi triangulasi.*

*Berdasarkan hasil penelitian, terbentuk 5 cluster ODTW dengan preferensi wisatawan mancanegara yang menunjukkan bahwa hierarki cluster ODTW secara keseluruhan adalah Cluster 3 – Cluster 1-4-5 – Cluster 2. Cluster 3 merupakan cluster ODTW yang terletak di tengah kota dan berisi ODTW terkenal, seperti Kraton Yogyakarta, sehingga dipilih sebagai cluster prioritas. Sedangkan Cluster 2 dengan preferensi terendah dinilai memiliki variasi ODTW yang stagnan karena atraksi yang ditawarkan dapat ditemukan di cluster lain. Peningkatan integrasi*

*antar ODTW dapat dilakukan melalui integrasi makro dan mikro. Arahkan makro merupakan integrasi untuk seluruh cluster, yaitu penentuan tema cluster, pembentukan paket wisata, pengadaan moda transportasi khusus pariwisata, pengadaan jalur pedestrian, serta penyediaan sarana wisata yang seimbang. Sedangkan arahan mikro merupakan arahan spesifik untuk tiap cluster dan disesuaikan berdasarkan hierarki cluster yang membutuhkan penanganan intensif, yaitu Cluster 2 dengan hierarki terendah hingga Cluster 3 dengan hierarki tertinggi. Adapun arahan untuk Cluster 2 sebagai cluster prioritas antara lain penambahan variasi atraksi, pengadaan plaza, pengadaan parkir komunal, serta penambahan accomodation services dan food services.*

**Kata Kunci:** *Objek Daya Tarik Wisata, Integrasi Pariwisata, Preferensi Wisatawan Mancanegara*

## INTEGRATION OF YOGYAKARTA'S TOURISM OBJECTS BASED ON THE TOURISTS' PREFERENCE

**Name** : Sarita Novie Damayanti  
**NRP** : 3611 100 049  
**Department** : Urban and Regional Planning  
FTSP – ITS  
**Supervisor** : Dr.Ir. Rimadewi Suprihardjo, MIP.

### ABSTRACT

*Apart from the normal interest of sea, sun, and sand, tourists' preference in tourism development nowadays has changed into traditional forms like cultures, local peoples, and hospitality services. Yogyakarta which has a lot of potential of cultures also affected by the increasing number of tourist arrivals. On the other hand, tourist arrivals in Yogyakarta are still centralized in Kraton areas and not evenly distributed to tourism objects in suburbs. Therefore, integration approach for tourism objects that is based on the tourists' preference is needed to solve this problem as a demand driven planning in tourism development.*

*This study aimed to formulate referral of integration between tourism objects in Yogyakarta based on the tourists' preference. To achieve the objectives of the study, this study conducted several stages includes identifying the characteristics of tourism objects integration components, forming tourism objects cluster, analyzing tourists' preference to the tourism objects cluster, and the last is formulating the referral of tourism objects integration. Moreover, the analysis tools used in this study are empirical and theoretical descriptive analysis, descriptive statistics analysis, and triangulation method validity.*

*Based on the analysis, there are 5 clusters formed with overall hierarchy cluster based on the tourists' preference, namely Cluster 3 – Cluster 1-4-5 – Cluster 2. Cluster 3 which located in the city center and provide most famous tourism objects such as Kraton Yogyakarta is chosen as a highest preference cluster. While cluster 2 which chosen as a lowest preference is judged by tourists to have a stagnant attractions that can be find in another cluster. Yogyakarta' tourism objects integration improvement can be obtained by dividing the methods into macro and micro integration. The first method is macro integration*

*which is used for the entire clusters, i.e. determining cluster themes, creating tour packages, developing public transportation for tourists, developing pedestrian paths, and providing balanced tourism services. And the second method is micro integration which is used for specific cluster and adjusted based on the cluster hierarchy that requires intensive treatment, namely Cluster 2 as a lowest preference to Cluster 3 as a highest preference. Tourism objects integration improvement in Cluster 2 as a priority cluster can be obtained by increasing attractions variety, creating plaza, developing communal parking, as well as adding accomodation and food services quantities.*

**Keywords:** *Tourism Objects, Integrated Tourism Objects, Tourists Preference*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT karena atas segala rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan penelitian Mata Kuliah Tugas Akhir dengan judul **“Integrasi antar Objek Daya Tarik Wisata (ODTW) Kota Yogyakarta berdasarkan Preferensi Wisatawan Mancanegara”**.

Dalam penyusunan penelitian tugas akhir ini penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyelesaiannya, secara khusus kepada:

1. Kedua orang tua, Almarhumah nenek, kedua kakak, dan seluruh keluarga yang tak henti-hentinya mendo'akan serta memberikan kasih sayang, perhatian, dan dukungan baik moril maupun materiil kepada penulis;
2. Ibu Dr. Ir. Rimadewi Suprihardjo, MIP selaku dosen pembimbing tugas akhir atas bimbingannya yang dengan sabar memberikan waktu, ilmu, masukan, dan motivasi kepada penulis selama proses penyusunan penelitian;
3. Ibu Ema Umilia, ST., MT. selaku dosen wali, serta seluruh dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota FTSP – ITS atas ilmu dan bantuan yang telah diberikan kepada penulis selama menempuh pendidikan di ITS;
4. Amira Dhiandini, Andita Rizki Rahayu, Dewine Emerald, Merisa Kurniasari, dan Rivina Yukeiko atas semangat, canda tawa, dukungan, serta masukan yang diberikan kepada penulis selama proses penyusunan penelitian dari proposal hingga laporan tugas akhir;
5. Seluruh teman-teman PWK 2011 (PERISAI) atas semua momen suka dan duka yang dilalui bersama selama empat tahun masa perkuliahan penulis;
6. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu atas bantuan dalam kelancaran proses penyusunan penelitian.



Semoga penelitian yang telah disusun oleh penulis dapat bermanfaat bagi pembaca dan dapat memberikan masukan informasi serta pengetahuan yang bermanfaat bagi masyarakat pada umumnya. Terima kasih.

Surabaya, Juli 2015

**Penulis**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
ABSTRAK .....	v
ABSTRACT .....	vii
KATA PENGANTAR .....	ix
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xv
DAFTAR PETA .....	xix
DAFTAR TABEL .....	xxi

## BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	5
1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian .....	6
1.4 Ruang Lingkup Penelitian .....	6
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah .....	6
1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan .....	9
1.4.3 Ruang Lingkup Substansi .....	9
1.5 Manfaat Penelitian .....	9
1.5.1 Manfaat Teoritis .....	9
1.5.2 Manfaat Praktis .....	10
1.6 Hasil yang Diharapkan .....	10
1.7 Sistematika Penulisan .....	10
1.8 Kerangka Pikir Penelitian .....	13

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Dinamika Perkotaan dan Pengembangan Pariwisata dari Perspektif <i>City Marketing</i> .....	15
2.1.1 <i>Urban Life Cycle Theory</i> oleh Van den Berg (1987) .....	15
2.1.2 <i>City Marketing</i> dalam Konteks Pariwisata .....	17
2.2 Konsep Integrasi dalam Pengembangan Pariwisata .....	26
2.2.1 Pariwisata .....	26
2.2.2 Integrasi Pariwisata .....	36

2.3 Preferensi Wisatawan dalam Pengembangan Pariwisata ..	44
2.3.1 Tipologi Wisatawan .....	44
2.3.2 Preferensi Wisatawan .....	49
2.4 Sintesa Tinjauan Pustaka.....	50
2.4.1 Indikator dan Variabel Komponen IntegrasiODTW	50
2.4.2 Indikator dan Variabel Preferensi Wisatawan.....	52

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian .....	55
3.1.1 Pendekatan Penelitian.....	55
3.1.2 Jenis Penelitian.....	55
3.2 Variabel Penelitian.....	56
3.3 Populasi dan Sampel .....	61
3.4 Metode Penelitian .....	64
3.4.1 Metode Pengumpulan Data.....	64
3.4.2 Metode Analisis Penelitian .....	67
3.5 Tahapan Penelitian.....	74
3.6 Kerangka Proses Analisis Penelitian.....	77

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	79
4.1.1 Kondisi Fisik Dasar dan Orientasi Kota Yogyakarta	79
4.1.2 Kondisi Umum Kepariwisataaan Kota Yogyakarta ...	83
4.1.3 Kondisi ODTW Kota Yogyakarta .....	87
4.2 Identifikasi Karakteristik Komponen Integrasi ODTW Kota Yogyakarta.....	111
4.2.1 Karakteristik Kedekatan Geografis Antar ODTW ....	111
4.2.2 Karakteristik Kondisi Jalan Penghubung Antar ODTW Kota Yogyakarta.....	116
4.2.3 Karakteristik Moda Transportasi Penghubung Antar ODTW Kota Yogyakarta.....	126
4.2.4 Karakteristik Diferensiasi Atraksi ODTW Kota Yogyakarta .....	134
4.3 Analnsis Pembentukan <i>Cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta ..	149
4.3.1 Analisis Tingkat Kepentingan Komponen Integrasi	

dan Penentuan Kriteria Pembentukan <i>Cluster</i> ODTW .....	150
4.3.2 Hasil Pembentukan <i>Cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta .....	168
4.3.3 Analisis Ketersediaan Sarana Pariwisata Masing- masing <i>Cluster</i> .....	203
4.4 Analisis Preferensi Wisatawan Mancanegara Terhadap <i>Cluster</i> ODTW yang Dibentuk .....	216
4.4.1 Analisis Karakteristik Wisatawan Mancanegara .....	218
4.4.2 Analisis Preferensi Wisatawan Mancanegara .....	228
4.4.3 Hasil Analisis Preferensi terhadap Hierarki <i>Cluster</i> .....	249
4.5 Penyusunan Arahan Integrasi ODTW Kota Yogyakarta...	252
 <b>BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI</b>	
5.1 Kesimpulan .....	267
5.2 Rekomendasi .....	268
 DAFTAR PUSTAKA .....	271
LAMPIRAN .....	279
BIODATA PENULIS .....	307

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Kajian Segmentasi Wisatawan.....	21
Tabel 2.2	Kajian Tipologi Pariwisata .....	30
Tabel 2.3	Kajian Komponen Pariwisata .....	34
Tabel 2.4	Kajian Integrasi Pariwisata .....	40
Tabel 2.5	Kajian Tipologi Wisatawan .....	46
Tabel 2.6	Indikator dan Variabel Komponen Integrasi ODTW .....	52
Tabel 2.7	Indikator dan Variabel Preferensi Wisatawan ....	53
Tabel 3.1	Variabel Penelitian .....	57
Tabel 3.2	Kriteria Tiap Kategori Responden Penelitian.....	63
Tabel 3.3	Metode Pengumpulan Data.....	64
Tabel 3.4	Metode Analisis Penelitian .....	68
Tabel 4.1	Pembagian Administrasi dan Luas Wilayah Kota Yogyakarta .....	79
Tabel 4.2	Kunjungan dan Lama Tinggal Wisatawan Mancanegara Tahun 2009 – 2013 .....	84
Tabel 4.3	Matriks Tabulasi Kedekatan geografis Antar ODTW (dalam Km) .....	113
Tabel 4.4	Matriks Tabulasi Kondisi Jalan Penghubung Antar ODTW .....	119
Tabel 4.5	Matriks Tabulasi Kondisi Moda Transportasi Peghubung Antar ODTW .....	129
Tabel 4.6	Matriks Tabulasi Diferensiasi Atraksi ODTW ...	137
Tabel 4.7	Tipologi ODTW Kota Yogyakarta.....	147
Tabel 4.8	Proses <i>Theoretical Descriptive Analysis</i> dalam Menentukan Tingkat Kepentingan Variabel.....	151
Tabel 4.9	Proses <i>Theoretical Descriptive Analysis</i> dalam Menghasilkan Kriteria Pembentukan <i>Cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta.....	157
Tabel 4.10	Keterkaitan ODTW Kota Yogyakarta Berdasarkan Kedekatan Geografis.....	169
Tabel 4.11	Hasil Rekapitulasi Permasalahan Jalan Penghubung Antar ODTW Kota Yogyakarta.....	180

Tabel 4.12	Hasil Rekapitulasi Kesamaan Jalur Bus Trans Jogja .....	189
Tabel 4.13	Hubungan Keterkaitan ODTW Berdasarkan Diferensiasi Atraksi ODTW .....	191
Tabel 4.14	Diferensiasi Atraksi ODTW Berdasarkan Hubungan ODTW – Kampung Pendukungnya dan Ketersediaan Paket Wisata .....	195
Tabel 4.15	Hasil <i>Cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta .....	200
Tabel 4.16	Jarak Pencapaian Sarana Pariwisata dari ODTW .....	207
Tabel 4.17	Rekapitulasi Ketersediaan Sarana Wisata Untuk <i>Cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta .....	215
Tabel 4.18	Penarikan Input Arahkan Berdasarkan Arahkan Preferensi Wisatawan Mancanegara .....	251
Tabel 4.19	Pengelompokan Arahkan Makro dan Mikro Integrasi ODTW Kota Yogyakarta .....	263

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Kerangka Pikir Penelitian .....	13
Gambar 2.1	Model Integrasi Pariwisata Kota .....	38
Gambar 2.2	Model Konseptual Integrasi Pariwisata Oleh Kim dan Dwyer .....	40
Gambar 3.1	Proses Pembentukan <i>Cluster</i> ODTW .....	71
Gambar 3.2	Kerangka Proses Analisis Penelitian .....	77
Gambar 4.1	Daya Tarik Wisata Kota Yogyakarta.....	83
Gambar 4.2	Kondisi Stasiun Tugu dan Bus Trans Jogja .....	85
Gambar 4.3	Kondisi Hotel dan Rumah Makan Lokal .....	86
Gambar 4.4	Travel Dialog dan Brosur Promosi Pariwisata .....	87
Gambar 4.5	Salah Satu Sudut Sungai Code .....	91
Gambar 4.6	Upacara Adat di Kampung Cokrodingratan..	92
Gambar 4.7	Museum Sasana Wiratama .....	93
Gambar 4.8	Penyambutan Wisatawan Mancanegara di Kampung Sosromenduran .....	94
Gambar 4.9	Koleksi Museum Batik dan Sulaman.....	95
Gambar 4.10	Salah Satu Situs di Sungai Gajah Wong .....	95
Gambar 4.11	Benteng Vredeburg .....	96
Gambar 4.12	Pura Pakualaman .....	97
Gambar 4.13	Penyambutan di Kampung Gunung Ketur .....	98
Gambar 4.14	Museum Sonobudoyo .....	99
Gambar 4.15	Sendratari Ramayana Ballet di Purawisata .....	100
Gambar 4.16	Museum Sasmitaloka .....	101
Gambar 4.17	Kegiatan Membatik di Kampung Tahunan .....	102
Gambar 4.18	Pemandian Tamansari .....	103
Gambar 4.19	Atraksi Tari Tradisional di Kraton .....	104
Gambar 4.20	Tari Klasik Wayang Wong di Kampung Kadipaten .....	105
Gambar 4.21	Kegiatan Wisatawan di Kampung Patehan .....	106
Gambar 4.22	Atraksi yang Ditunjukkan pada Wisatawan Mancanegara .....	107
Gambar 4.23	Tari Tradisional di Kampung gedungkiwo .....	108
Gambar 4.24	Museum Perjuangan .....	109



Gambar 4.25	Situs Bekas Kerajaan Mataram .....	110
Gambar 4.26	Proses Penggabungan Peta Kriteria dalam Membentuk <i>Cluster</i> ODTW.....	199
Gambar 4.27	Persentase Tipologi Wisatawan Mancanegara ..	217
Gambar 4.28	Karakteristik Demografis Wisatawan <i>Explorer</i> .....	219
Gambar 4.29	Karakteristik Kunjungan Wisatawan <i>Explorer</i>	220
Gambar 4.30	Karakteristik Demografis Wisatawan <i>Incipient Mass</i> .....	223
Gambar 4.31	Karakteristik Kunjungan Wisatawan <i>Incipient Mass</i> .....	224
Gambar 4.32	Karakteristik Demografis Wisatawan <i>Mass Tourist</i> .....	226
Gambar 4.33	Karakteristik Kunjungan Wisatawan <i>Mass Tourist</i> .....	227
Gambar 4.34	Hasil <i>Scoring Cluster</i> 1.....	228
Gambar 4.35	<i>Scoring Sarana Cluster</i> 1 oleh Wisatawan <i>Explorer</i> .....	229
Gambar 4.36	<i>Scoring Sarana Cluster</i> 1 oleh Wisatawan <i>Incipient Mass</i> .....	230
Gambar 4.37	<i>Scoring Sarana Cluster</i> 1 oleh Wisatawan <i>Mass Tourist</i> .....	231
Gambar 4.38	Hasil <i>Scoring Cluster</i> 2.....	232
Gambar 4.39	<i>Scoring Sarana Cluster</i> 2 oleh Wisatawan <i>Explorer</i> .....	233
Gambar 4.40	<i>Scoring Sarana Cluster</i> 2 oleh Wisatawan <i>Incipient Mass</i> .....	234
Gambar 4.41	<i>Scoring Sarana Cluster</i> 2 oleh Wisatawan <i>Mass Tourist</i> .....	235
Gambar 4.42	Hasil <i>Scoring Cluster</i> 3.....	237
Gambar 4.43	<i>Scoring Sarana Cluster</i> 3 oleh Wisatawan <i>Explorer</i> .....	238
Gambar 4.44	<i>Scoring Sarana Cluster</i> 3 oleh Wisatawan <i>Incipient Mass</i> .....	239
Gambar 4.45	<i>Scoring Sarana Cluster</i> 3 oleh Wisatawan	

	<i>Mass Tourist</i> .....	240
Gambar 4.46	Hasil <i>Scoring Cluster 4</i> .....	241
Gambar 4.47	<i>Scoring Sarana Cluster 4</i> oleh Wisatawan <i>Explorer</i> .....	242
Gambar 4.48	<i>Scoring Sarana Cluster 4</i> oleh Wisatawan <i>Incipient Mass</i> .....	243
Gambar 4.49	<i>Scoring Sarana Cluster 4</i> oleh Wisatawan <i>Mass Tourist</i> .....	244
Gambar 4.50	Hasil <i>Scoring Cluster 5</i> .....	245
Gambar 4.51	<i>Scoring Sarana Cluster 5</i> oleh Wisatawan <i>Explorer</i> .....	246
Gambar 4.52	<i>Scoring Sarana Cluster 5</i> oleh Wisatawan <i>Incipient Mass</i> .....	247
Gambar 4.53	<i>Scoring Sarana Cluster 5</i> oleh Wisatawan <i>Mass Tourist</i> .....	248

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## DAFTAR PETA

Peta 1.1	Delineasi Wilayah Penelitian .....	7
Peta 4.1	Delineasi Wilayah Penelitian .....	81
Peta 4.2	Sebaran ODTW Kota Yogyakarta .....	89
Peta 4.3	Keterkaitan ODTW Berdasarkan Kedekatan Geografis.....	171
Peta 4.4	Keterkaitan ODTW Berdasarkan Kondisi Jalan Penghubung.....	183
Peta 4.5	Keterkaitan ODTW Berdasarkan Kesamaan Jalur Bus Trans Jogja .....	187
Peta 4.6	Keterkaitan ODTW Berdasarkan Diferensiasi Atraksi ODTW .....	193
Peta 4.7	Hasil <i>Cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta .....	201
Peta 4.8	Arahan Mikro Kawasan .....	265

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pariwisata adalah perjalanan dari satu tempat ke tempat lain, bersifat sementara, dilakukan perorangan maupun kelompok, sebagai usaha mencari keseimbangan dan kebahagiaan dalam dimensi sosial, budaya, alam, dan ilmu (Spillane, 1987). Pariwisata dinilai sebagai salah satu katalisator pembangunan wilayah dan menjadi penggerak utama (*prime mover*) perekonomian abad 21 sejalan dengan pengembangan teknologi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat (*World Tourism Organization* dalam Rastiyono, 2006). Menurut Wahab dalam Yoeti (1994), pariwisata dianggap mampu meningkatkan kinerja pembangunan pemerintah, terutama pada negara-negara berkembang dengan daya tarik wisata yang potensial.

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang dengan potensi dalam pariwisatanya yaitu alam, seni, dan budaya yang menjadi tujuan wisatawan (Pertwi, 2013). Unsur yang membedakan pariwisata Indonesia dengan pariwisata negara lain terletak pada budaya dan masyarakatnya. Setiap wilayah maupun suku di Indonesia memiliki keanekaragaman budaya dan keramahmatan (*hospitality services*), sehingga mampu menarik wisatawan lebih banyak, terutama wisatawan mancanegara. Hal ini dapat dilihat dari jumlah kunjungan wisatawan mancanegara ke Indonesia pada tahun 2013 yang berjumlah kurang lebih 8.637.235 orang atau meningkat 7,3% dibanding tahun 2012. Kenaikan jumlah wisatawan tersebut juga membawa dampak bagi peningkatan devisa dan penyerapan tenaga kerja. Kontribusi pariwisata terhadap PDB pada tahun 2013 mencapai Rp 347,45 triliun yang meningkat dibandingkan tahun 2012 dengan nilai Rp 326,33 triliun (Republika, 2013).

Dewasa ini, terdapat pergeseran kecenderungan wisatawan mancanegara dalam melakukan perjalanan wisata, yaitu dari dimensi *sightseeing* berupa *sea, sun, and sand* ke

dimensi tradisional berupa apresiasi tinggi terhadap budaya dan masyarakat lokal (Migang dalam Borneotourismwatch, 2009). Pergeseran kecenderungan ini berdampak positif bagi Indonesia, ditunjukkan dengan nilai keragaman budaya Indonesia yang berada pada peringkat 31 dengan nilai 4,6 berdasarkan *The Travel and Tourism Competitiveness Report* oleh *World Economic Forum* (2013).

Kota Yogyakarta sebagai salah satu pusat kebudayaan di Pulau Jawa memiliki potensi pariwisata yang beragam. Seni, budaya, dan tatanan kehidupan masyarakat setempat sampai saat ini masih menjadikan Kota Yogyakarta sebagai destinasi wisata yang terkenal hingga mancanegara. Hingga Bulan Mei 2013, jumlah kunjungan wisatawan mancanegara ke Kota Yogyakarta melalui Bandara Adi Sucipto mengalami kenaikan hingga 42,21% dibandingkan pada tahun 2012 (Jateng.bps.go.id, 2013). Hal ini juga mempengaruhi pendapatan per kapita Kota Yogyakarta yaitu sebesar Rp 33,2 juta per tahun dan jauh diatas pendapatan per kapita Provinsi DIY yaitu Rp 14,85 juta per tahun dengan dominasi pada sektor perdagangan, hotel, dan restoran sebesar 24% (Statistik Daerah Kota Yogyakarta, 2012). Berdasarkan data tersebut, dapat dikatakan bahwa pariwisata Kota Yogyakarta sangat potensial untuk dikembangkan, karena keberhasilan pengembangan pariwisata pada suatu daerah dapat direfleksikan oleh meningkatnya kontribusi sektor perdagangan, hotel, dan restoran terhadap PDRB (Widiastuti, 2013).

Rastiyono (2006) menyebutkan terdapat kecenderungan psikologis bahwa wisatawan dengan tempat asal lebih jauh akan menetap lebih lama di destinasi wisata, yang secara tidak langsung akan membelanjakan uang lebih banyak. Hal ini berarti wisatawan mancanegara mempunyai peran yang signifikan dalam peningkatan devisa. Wisatawan mancanegara di Kota Yogyakarta didominasi oleh 61% wisatawan dari Eropa dan Amerika dengan rata-rata lama tinggal (LOS) tertinggi dan mempunyai tipologi *explorer* atau *backpacker* (Statistik Kepariwisata Provinsi DIY, 2013). Wisatawan tersebut menurut Erik Cohen (1972), selalu

mencari hal yang tidak umum (*off the beaten track*) dan bersedia memanfaatkan fasilitas dengan standar lokal dan tingkat interaksi dengan masyarakat lokal lebih tinggi. Jung (2000), juga menyebutkan bahwa tipe *backpacker* cenderung mau melakukan perjalanan ke tempat lebih jauh serta tidak terpusat pada 1 (satu) lokasi. Oleh karena itu, perlu dilakukan perencanaan pariwisata berdasarkan *demand driven* di Kota Yogyakarta, yang berupa preferensi wisatawan mancanegara. Hal ini juga dikarenakan preferensi wisatawan mancanegara berdasarkan pengalamannya akan menjadi media yang efektif untuk mempromosikan pariwisata Kota Yogyakarta di negara asalnya.

Meningkatnya jumlah kunjungan wisata di Kota Yogyakarta merupakan salah satu keberhasilan dalam pembangunan pariwisata kota. Melalui hal inilah maka pemerintah dan *stakeholders* terkait semakin meningkatkan sarana pariwisata sebagai salah satu penunjang industri kepariwisataan. Badan Promosi Pariwisata kota Yogyakarta (BP2KY) sejak tahun 2010 mulai mengembangkan sinergi dengan daerah lain dalam bentuk promosi pariwisata dan optimalisasi Objek Daya Tarik Wisata (selanjutnya disebut ODTW) serta infrastruktur untuk meningkatkan jumlah dan lama tinggal wisatawan (Kompas, 2010). Namun masih terdapat masalah dalam pengembangan pariwisata Kota Yogyakarta, salah satunya adalah distribusi kunjungan wisatawan yang kurang merata antara ODTW di pusat dan pinggir kota. Hal tersebut ditunjukkan dengan terjadinya penumpukan kegiatan pariwisata di pusat kota yaitu Jalan Malioboro dan sekitarnya.

Selain sebagai jantung kota, kawasan Malioboro dan sekitarnya merupakan kawasan budaya, pusat pemerintahan, koridor perbelanjaan, dan lain sebagainya. Penumpukan kegiatan pariwisata dapat ditunjukkan dengan perbandingan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara di ODTW Keraton Yogyakarta, Purawisata, dan Museum Sasana Wiratama. Berdasarkan Statistik Kepariwisata Provinsi DIY (2012), Keraton Yogyakarta yang terletak di pusat kota memiliki jumlah



kunjungan wisatawan sangat tinggi, yaitu 686.857 orang dengan jumlah wisatawan mancanegara mencapai 116.406 orang. Kemudian Purawisata yang letaknya masih berdekatan dengan pusat kota memiliki jumlah total kunjungan wisatawan sebanyak 36.960 orang, didominasi oleh wisatawan mancanegara yang mencapai 23.938 orang. Sedangkan Museum Sasana Wiratama yang terletak di batas barat Kota Yogyakarta hanya memiliki jumlah kunjungan wisatawan sebanyak 2.589 orang, dengan jumlah wisatawan mancanegara hanya 30 orang. Kurang meratanya distribusi kunjungan wisatawan yang terjadi juga dikarenakan kurangnya upaya promosi ODTW lain sehingga wisatawan terkonsentrasi pada satu titik saja. Oleh karena itu, kurangnya komunikasi dan koordinasi dari pemerintah dengan instansi terkait menjadi salah satu penyebab permasalahan pariwisata Kota Yogyakarta (Jogja Teraspos, 2013).

Untuk mengatasi masalah tersebut, maka dibutuhkan upaya pengembangan pariwisata, salah satunya melalui pendekatan integrasi antar ODTW. I Gusti Bagus Rai Utama (2013) mengatakan bahwa pengembangan pariwisata suatu kota akan lebih maksimal apabila dikembangkan dengan integrasi dalam konsep totalitas produk wisata yang saling terkait dengan yang lainnya. Integrasi antar ODTW dapat meningkatkan daya saing dari masing-masing *cluster* pariwisata, sehingga terjadi aglomerasi ekonomi serta memudahkan promosi pariwisata.

Konsep integrasi antar ODTW sebelumnya telah diadopsi oleh Thailand dalam upaya pengembangan pariwisatanya. Thailand mengelompokkan ODTW menjadi 8 *cluster*, antara lain *Lanna Culture*, *World Heritage*, *Central Plain Livelihood*, *Royal Coast*, *Two-Ocean Wonders*, *Along Mekong*, *Lower Northeast Culture*, dan *Active Beach* (UNWTO, 2012). Klasterisasi ODTW di Thailand didasarkan pada kesamaan karakteristik ODTW dan kedekatan jaraknya. Contohnya untuk *Two-Ocean Wonders Cluster* yang terdapat di sekitar Phuket dan Hat Yai, objek pantai diklasifikasikan lagi menjadi 4 (empat) kelas sesuai dengan karakteristiknya, yaitu *romantic beach*, *familiy beach*, *colorful*

*beach*, dan *natural beach*. Integrasi dalam bentuk non-fisik (*intangible*) juga dilakukan melalui koordinasi antara *local sector* dan *private sector* untuk optimalisasi promosi wisata agar sesuai dengan segmentasi pasar masing-masing *cluster* (Thailand Travel Manual, 2012). Hasilnya, menurut *World Travel and Tourism Council* dalam Vovworld.vn (2013), pada tahun 2012 sektor pariwisata Thailand telah menghasilkan USD 36 miliar dengan jumlah wisatawan mancanegara mencapai 23 juta orang yang meningkat sebesar 19% dibandingkan tahun 2011.

Berdasarkan permasalahan pariwisata di Kota Yogyakarta dan keberhasilan penerapan konsep integrasi ODTW di Thailand, maka diperlukan penelitian mengenai pengembangan integrasi antar ODTW di Kota Yogyakarta berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara. Konsep integrasi tersebut perlu dilakukan dalam rangka pemerataan konsentrasi kegiatan pariwisata untuk peningkatan ekonomi wilayah. Melalui penelitian ini diharapkan dapat menjadi solusi bagi pelaku pembangunan dalam pengembangan pariwisata Kota Yogyakarta.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Pariwisata Kota Yogyakarta yang kental dengan budaya jawa dan keramahtamahan masyarakat lokal (*hospitality services*) sangat potensial dikembangkan untuk segmen wisatawan mancanegara, karena terdapat pergeseran kecenderungan dari dimensi *sea, sun, and sand* menuju dimensi tradisional ODTW, sehingga dibutuhkan pengembangan yang didasarkan pada *demand driven* yaitu wisatawan mancanegara. Disisi lain, meskipun telah dilakukan upaya pengembangan pariwisata dalam meningkatkan kunjungan wisatawan mancanegara, namun masih terdapat masalah kurang meratanya distribusi kunjungan wisatawan mancanegara antara ODTW di pusat kota dan pinggir kota, sehingga dibutuhkan upaya pengembangan pariwisata secara lebih intensif salah satunya melalui integrasi antar ODTW .

Oleh karena itu, pertanyaan penelitian yang diajukan adalah *bagaimana preferensi wisatawan mancanegara terhadap integrasi antar ODTW Kota Yogyakarta?*

### **1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian**

Berangkat dari pertanyaan penelitian tersebut diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk merumuskan arahan integrasi antar ODTW Kota Yogyakarta berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara. Adapun sasaran penelitian adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi karakteristik komponen integrasi ODTW Kota Yogyakarta;
2. Analisis pembentukan *cluster* ODTW Kota Yogyakarta;
3. Analisis preferensi wisatawan mancanegara terhadap *cluster* ODTW yang dibentuk;
4. Penyusunan arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta.

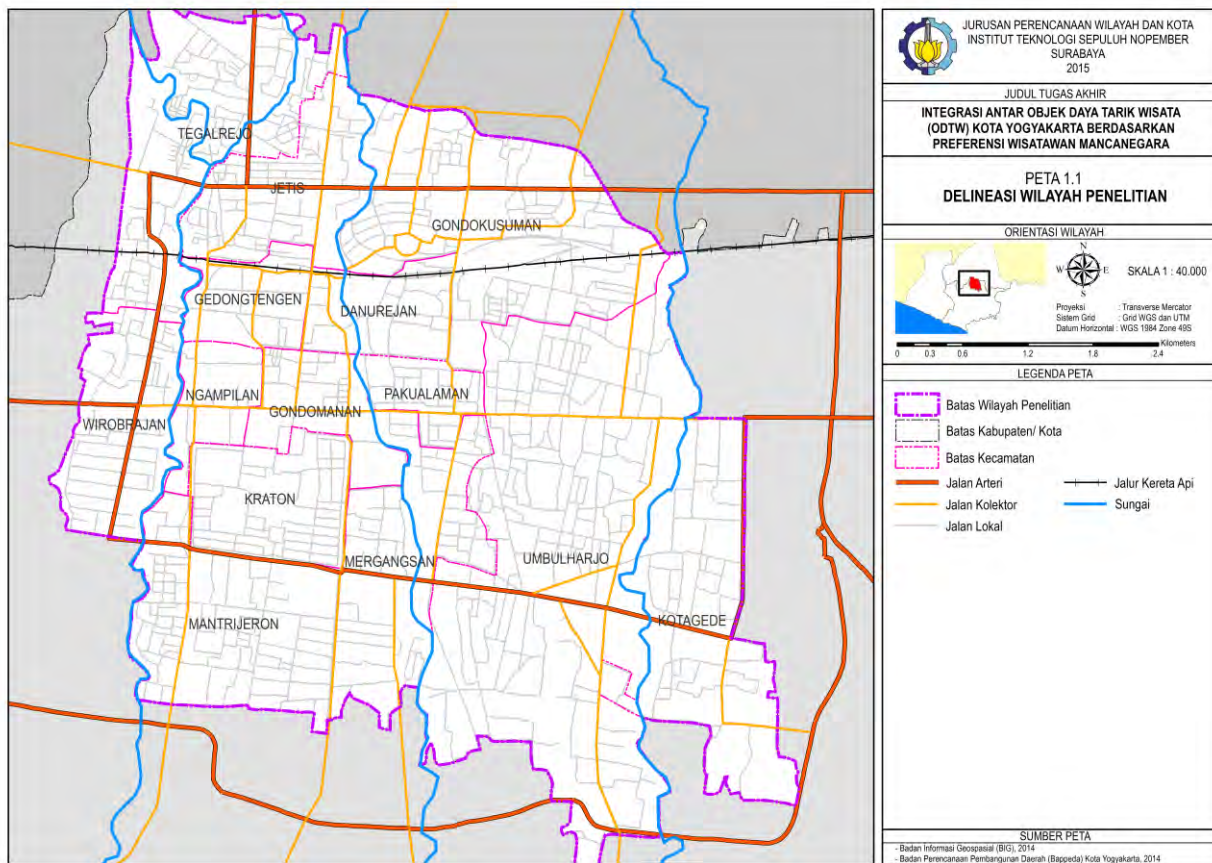
### **1.4 Ruang Lingkup Penelitian**

#### **1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah**

Lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah Kota Yogyakarta. Kota Yogyakarta memiliki luas sekitar 32,5 Km<sup>2</sup> dengan batas administratif sebagai berikut:

- Utara : Kabupaten Sleman
- Timur : Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul
- Selatan : Kabupaten Bantul
- Barat : Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul

Batas wilayah penelitian dapat dilihat pada **Peta 1.1**



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

### **1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan**

Ruang lingkup pembahasan penelitian dibatasi pada aspek-aspek yang berkaitan dengan tujuan penelitian agar penelitian terfokus untuk menjawab pertanyaan penelitian dan tidak mengalami pelebaran pembahasan. Dalam penelitian ini, integrasi ODTW Kota Yogyakarta yang dimaksud merupakan arahan integrasi fisik yang dikaji berdasarkan aspek karakteristik komponen integrasi ODTW dan preferensi berwisata oleh wisatawan mancanegara. ODTW yang dibahas dalam penelitian ini dibatasi pada seluruh ODTW Kota Yogyakarta dengan jenis *culture tourism*, *nature tourism*, dan wisata minat khusus berupa kampung wisata. Sedangkan preferensi berwisata difokuskan hanya pada wisatawan mancanegara untuk mencari preferensi *cluster* yang telah dibentuk dan saran pengembangan integrasi tanpa eksplorasi secara lebih dalam untuk mendukung efisiensi waktu penelitian.

### **1.4.3 Ruang Lingkup Substansi**

Ruang lingkup substansi penelitian mencakup konsep dan teori yang akan dikaji dalam tinjauan pustaka dan digunakan dalam proses penelitian. Penelitian ini dilakukan berdasarkan teori *city marketing* dalam konteks pariwisata, dan konsep/ teori yang akan digunakan adalah konsep integrasi ODTW dalam pengembangan pariwisata serta konsep preferensi wisatawan dalam pengembangan pariwisata.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

### **1.5.1 Manfaat Teoritis**

Manfaat penelitian secara teoritis merupakan manfaat penelitian terhadap disiplin ilmu. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi perkembangan ilmu pengetahuan khususnya ilmu perencanaan wilayah dan kota terkait pengembangan pariwisata, terutama *urban tourism*.

### 1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat penelitian secara praktis merupakan manfaat penelitian yang digunakan sebagai acuan penerapan secara langsung. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan yang lebih spesifik kepada Pemerintah Kota Yogyakarta serta *stakeholders* yang terkait dengan pengembangan pariwisata Kota Yogyakarta, sehingga pariwisata Kota Yogyakarta dapat berkembang secara optimal sesuai dengan potensi yang dimiliki.

### 1.6 Hasil yang Diharapkan

Adapun hasil yang diharapkan dari penelitian ini adalah dapat terumuskan wujud integrasi fisik antar ODTW Kota Yogyakarta dan arahnya sebagai perencanaan pariwisata dari sisi *demand driven*, yaitu wisatawan mancanegara. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi masukan baru bagi kebijakan perencanaan pariwisata Kota Yogyakarta untuk Rencana Induk Pengembangan Pariwisata (RIPP) Kota Yogyakarta.

### 1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika dalam penyusunan penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### Bab I Pendahuluan

Bab ini membahas mengenai latar belakang dilakukannya penelitian yaitu distribusi kunjungan wisata yang kurang merata di Kota Yogyakarta, rumusan masalah dalam menemukan preferensi wisatawan mancanegara terhadap integrasi ODTW Kota Yogyakarta, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian berupa ruang lingkup wilayah; pembahasan; dan susbtansi, manfaat penelitian berupa manfaat teoritis dan praktis, hasil yang diharapkan, serta kerangka pikir penelitian.

#### Bab II Tinjauan Pustaka

Bab ini membahas mengenai kajian literatur yang relevan dengan topik penelitian, antara lain berupa *city marketing* dalam konteks pariwisata, konsep dasar pariwisata, konsep integrasi pariwisata, dan karakteristik serta preferensi wisatawan. Kajian tersebut

kemudian digunakan untuk kebutuhan analisis penelitian, yakni dalam menentukan variabel penelitian yang akan digunakan.

### **Bab III Metode Penelitian**

Bab ini membahas mengenai pendekatan yang digunakan dalam penelitian, baik dalam proses pengumpulan data maupun proses analisis penelitian untuk menjawab rumusan masalah penelitian, yaitu menemukan preferensi wisatawan mancanegara terhadap integrasi ODTW Kota Yogyakarta.

### **Bab IV Hasil dan Pembahasan**

Bab ini membahas mengenai gambaran umum wilayah penelitian yang terkait dengan kebutuhan data dalam proses analisis penelitian, hasil analisa serta pembahasan yang didapat dalam menjawab tujuan sesuai dengan seluruh sasaran penelitian.

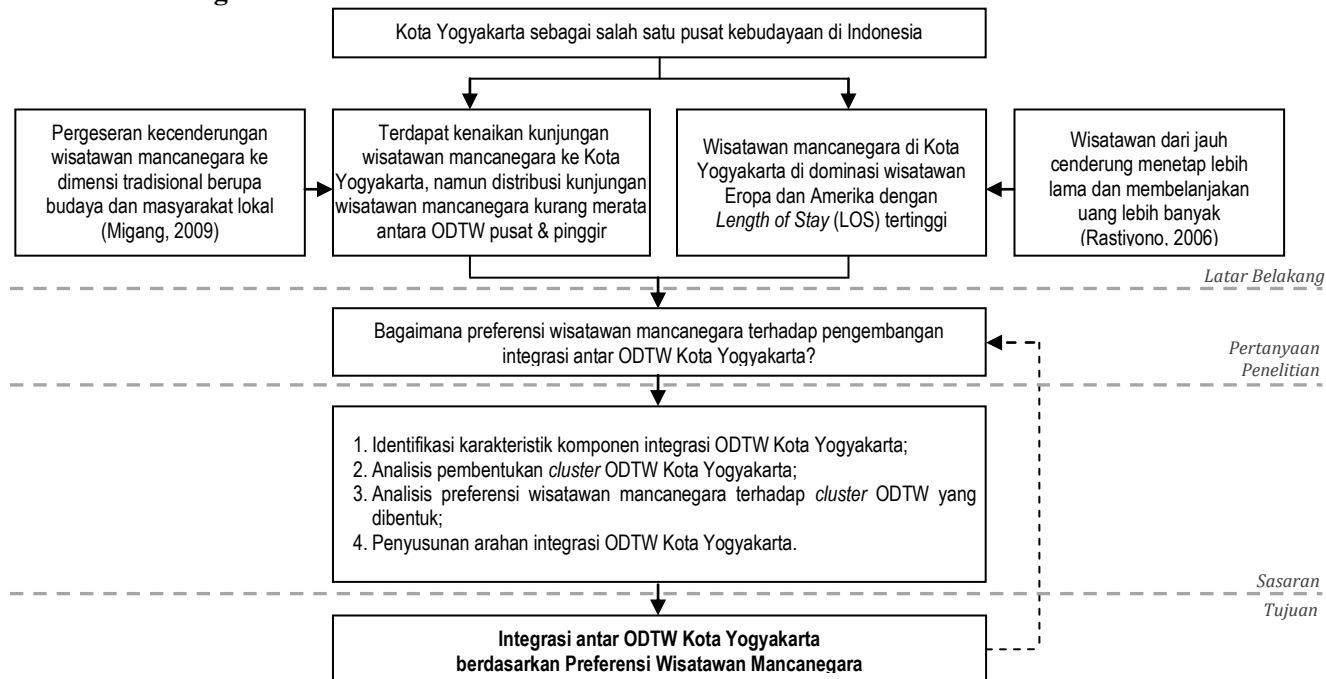
### **Bab V Kesimpulan dan Rekomendasi**

Pada bab ini akan ditarik kesimpulan dari hasil penelitian yang ditemukan sebagai jawaban dari tujuan penelitian. Selain itu dalam bab ini juga dibahas rekomendasi untuk mewujudkan integrasi antar ODTW Kota Yogyakarta berdasarkan *demand driven* yang dapat dilakukan pada penelitian selanjutnya dan juga memberikan saran kepada seluruh *stakeholders* yang terlibat sehingga dapat meningkatkan pengembangan pariwisata Kota Yogyakarta kedepannya.



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## 1.8 Kerangka Pikir Penelitian



**Gambar 1.1 Kerangka Pikir Penelitian**

*Sumber: Hasil Analisa, 2014*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Dinamika Perkotaan dan Pengembangan Pariwisata dari Perspektif *City Marketing***

##### **2.1.1 *Urban Life Cycle Theory***

Teori *Urban Life Cycle* mengemukakan tentang bagaimana perilaku sosial dari *urban actor* yang mempengaruhi perkembangan aspek kehidupan perkotaan. Berg dalam Braun (2008) menyebutkan bahwa dalam pola perkembangan kota, terdapat 3 (tiga) hal yang ditekankan untuk membentuk suatu siklus, yaitu urbanisasi (konsentrasi spasial), suburbanisasi (pemekaran kota), serta disurbanisasi. *Urban actor* pada awalnya mengutamakan kenyamanan dan kesejahteraan mereka, sehingga memilih lokasi bermukim yang strategis. Lokasi strategis tersebut merupakan pusat perkotaan sehingga terjadi urbanisasi dan penumpukan kegiatan yang pada akhirnya menyebabkan tidak terpenuhinya kebutuhan masyarakat untuk menunjang kesejahteraannya. Hal ini kemudian memicu pertumbuhan kota di wilayah *periphery* dan proses disurbanisasi. Siklus urbanisasi akan terjadi lagi seiring dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi perkotaan dan menyebabkan terjadinya re-urbanisasi.

Dari siklus tersebut, terjadi perubahan perilaku spasial masyarakat akibat perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan terutama perkembangan teknologi. Berg, secara lebih jelas, menyebutkan bahwa terdapat 6 (enam) faktor yang mencerminkan perubahan perilaku spasial *urban actor*, antara lain:

- a. Globalisasi / Internasionalisasi
- b. Perkembangan Teknologi
- c. Perkembangan *Audiovisual Mass Media*
- d. *Political Development*
- e. *Terrorist Threat*
- f. Perkembangan Infrastruktur Perkotaan

Globalisasi adalah penyebaran informasi baru dari luar yang terbentuk akibat adanya kemajuan di bidang komunikasi dunia. Hal ini menyebabkan terjadinya interaksi antar individu maupun kelompok dari negara yang berbeda melalui perdagangan, budaya, dan lain sebagainya sehingga batas-batas dan peran negara menjadi semakin sempit. Unsur globalisasi yang diterima oleh sebagian besar masyarakat menyebabkan perkembangan teknologi yang pesat. Perkembangan teknologi, seperti internet dan teknologi transportasi, bertujuan untuk mempermudah kegiatan masyarakat dan memprioritaskan *urban safety* dalam menghadapi *terrorist threat* yang akan memberikan pengaruh terhadap perubahan perilaku sosial masyarakat.

Dalam mengembangkan dan beradaptasi terhadap inovasi teknologi menyebabkan pergeseran kebiasaan, interaksi, dan preferensi masyarakat sehingga terjadi *urban change*. Perubahan dalam seluruh aspek kehidupan perkotaan inilah yang memunculkan tren-tren baru dalam masyarakat modern, salah satunya kebutuhan akan pariwisata. Gejala pertumbuhan pariwisata ditandai dengan perubahan sosial, teknologi, ekonomi, budaya, dan lain sebagainya. Menurut Salah Wahab (2003), faktor-faktor yang menunjang pertumbuhan pariwisata antara lain penambahan waktu luang, perkembangan teknologi dan urbanisasi, kemajuan transportasi, kesejahteraan ekonomi, faktor-faktor budaya, serta perhatian pemerintah terhadap pengembangan pariwisata yang terus meningkat.

Blackstone Valley yang terletak di Rhode Island, USA, merupakan salah satu contoh kota yang mengalami siklus hidup perkotaan. Pada awalnya kota tersebut merupakan kota industri berbasis mesin besar pada masa revolusi industri Amerika yang mempekerjakan migran dari seluruh dunia. Beberapa dekade kemudian, seiring dengan perkembangan teknologi dan globalisasi, kegiatan industri di wilayah tersebut mulai ditinggalkan karena perpindahan kegiatan industri ke negara-negara berkembang. Menurunnya vitalitas industri menyebabkan perekonomian wilayah tersebut menjadi mati sehingga penduduk

lokal mulai meninggalkan Blackstone Valley. Untuk meningkatkan aktivitas wilayah, pemerintah setempat kemudian ‘menjual’ keberadaan pabrik yang ada sebagai pariwisata cagar budaya yang menggambarkan revolusi industri Amerika melalui konsep *city marketing*. Hal tersebut mampu menarik minat wisatawan untuk mengeksplorasi sejarah dalam perkembangan industri Amerika. Pengembangan wilayah yang mengikuti pergeseran perilaku sosial masyarakat akan kebutuhan pariwisata saat ini mampu meningkatkan perekonomian Blackstone Valley.

Berdasarkan uraian *urban life cycle theory* tersebut diatas, dapat dilihat bahwa jika suatu kota tidak melakukan pengembangan atau inovasi dengan mempertimbangkan permintaan *urban actor*, maka hal tersebut dapat menurunkan daya saing kota sehingga aktivitas dan ‘masa hidup’ kota akan menurun. Dalam pengembangan pariwisata, pariwisata dalam suatu kota harus terus meningkatkan daya saing dengan melakukan pengembangan dan inovasi. Kemudian jika dikaitkan dengan fokus penelitian, pengembangan dan inovasi pariwisata harus mempertimbangkan segi permintaan (*demand driven*), sehingga mampu memenuhi keinginan wisatawan dan tetap menarik minat wisatawan untuk berkunjung. **Pengembangan dan inovasi yang dimaksud dari kajian tersebut diatas yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan integrasi pariwisata. Integrasi pariwisata dalam hal ini merupakan upaya pengembangan pariwisata berdasarkan *demand driven*, sehingga diharapkan dapat meningkatkan daya saing kota, sesuai dengan teori *urban life cycle*.**

### 2.1.2 *City Marketing* dalam Konteks Pariwisata

Pemasaran kota (*city marketing*) merupakan salah satu upaya dalam perencanaan suatu kota agar kota tersebut mampu memenuhi dan memuaskan keinginan dan harapan “pasar targetnya”, yaitu *urban actor* yang meliputi tiga pihak, antara lain: (1) penduduk dan masyarakat daerah tersebut, (2) turis, pengusaha, investor dari dalam dan luar daerah, dan (3)

pengembang dan *event organizers* serta pihak-pihak lainnya yang membantu meningkatkan daya saing daerah tersebut (Kartajaya, 2002). Sedangkan Van den Berg dan Braun (1999) mendefinisikan konsep *city marketing* sebagai berikut:

*“Urban place marketing can be seen as a managerial principle in which thinking in terms of customers and the market is central as well as a toolbox with applicable insights and techniques”*

Berdasarkan dua pandangan tersebut dapat dikaji bahwa pengertian konsep *city marketing* dalam konteks penelitian ini bertujuan untuk memenuhi kebutuhan pemasaran kota melalui pengembangan pariwisata dengan mempertimbangkan segi permintaan (*demand driven*). *Marketing* menawarkan *tools* yang dapat digunakan dalam melakukan pendekatan kepada target pasar. *Tools* tersebut antara lain segmentasi pasar, penetapan pasar sasaran, dan penetapan posisi pasar. Dalam penelitian ini, *tools* dari konsep *city marketing* yang akan digunakan hanya pada segmentasi pasar dan penetapan pasar sasaran. Kedua *tools* tersebut diatas digunakan dalam mengidentifikasi karakteristik wisatawan. Sedangkan penetapan posisi pasar menurut Philip Kotler (1999) merupakan tindakan untuk merancang suatu penawaran dan citra produk dengan melakukan analisa terhadap pesaing di industri yang sama, sehingga penetapan posisi pasar tidak digunakan dalam penelitian.

#### **2.1.2.1 Segmentasi Pasar (*Segmenting*)**

Segmentasi pasar menurut Philip Kotler (1999) adalah kegiatan membagi-bagi pasar yang bersifat heterogen dari suatu produk ke dalam satuan pasar yang bersifat homogen. Melalui segmentasi pasar, kegiatan pemasaran dapat dilakukan dengan lebih efektif dan efisien dalam rangka memenuhi kebutuhan dan memuaskan konsumen.

Dalam konteks pariwisata, pengelompokan wisatawan berdasarkan kesamaan kebutuhan dan keinginannya sangat

diperlukan bagi industri pariwisata dan *stakeholder* terkait. Menurut *The Canadian Government Office of Tourism* dalam Yoeti (2005), pentingnya segmentasi pariwisata dapat dilihat dari semakin banyak variasi kegiatan pariwisata, maka tuntutan wisatawan agar dilakukan diversifikasi ODTW juga akan meningkat. Diversifikasi ODTW tersebut dilakukan sesuai dengan target wisata tertentu sehingga secara tidak langsung dapat meningkatkan jumlah wisatawan masuk.

Segmentasi pasar dalam pariwisata menurut Oka A. Yoeti (2005) dapat dibagi menjadi 4 (empat) kategori, yaitu sebagai berikut:

a. Segmentasi geografi

Dalam segmentasi ini, pembagian pasar atau wisatawan dilakukan berdasarkan tempat atau kawasan, dimana kebutuhannya bervariasi menurut tempat tinggal mereka (Yoeti, 2005). Mill dan Morrison (1985) menyarankan bahwa pendekatan geografi dapat dijadikan dasar untuk mengetahui komponen pasar dan menyusun perencanaan promosi yang lebih efektif.

b. Segmentasi sosio-ekonomi dan demografi

Segmentasi demografi yang dimaksud adalah umur, jenis kelamin, pendidikan, ras, penghasilan, jabatan, agama, kebangsaan, dan siklus kehidupan keluarga. Dalam konteks pariwisata, segmentasi kependudukan dapat digabungkan dengan segmentasi geografi untuk mencapai target pemasaran yang lebih potensial.

c. Segmentasi psikografi

Dalam segmentasi psikografi, pasar atau wisatawan dibagi berdasarkan karakteristik kepribadian, *social class*, dan *life style*. Segmentasi psikografi pada dasarnya menjelaskan perilaku pasar atau wisatawan yang telah didapatkan dari 2 (dua) segmentasi sebelumnya. Korelasi dari kedua segmentasi tersebut dapat digunakan untuk mencapai target pasar tertentu (*specific target market*). Segmentasi psikografi juga dapat mengemukakan alasan



wisatawan berkunjung ke suatu ODTW, atau motivasi wisatawan untuk berwisata dengan menunjukkan bahwa wisatawan pada suatu segmen cenderung sama dalam karakteristik kepribadian, sikap, ataupun motivasi perjalanan.

d. Segmentasi perilaku

Pasar dikelompokkan berdasarkan perilaku, sikap, penggunaan, tingkatan atau intensitas penggunaan, maupun tanggapan konsumen terhadap produk yang ditawarkan. Hasil dari segmentasi perilaku dalam pariwisata apabila dikaitkan dengan konteks pariwisata dapat digunakan dalam segmentasi pasar pada berbagai variabel, misalnya tanggapan terhadap kenyamanan, aksesibilitas, intensitas penggunaan berupa intensitas kunjungan wisata, lama perjalanan wisata, aksesibilitas, dan perilaku seperti *prestige*.

Sedangkan menurut Erisa E. Murray (2007), segmentasi dalam pariwisata dibedakan menjadi 3 (tiga) kategori, antara lain sebagai berikut:

a. Segmentasi berdasarkan demografis (*demographics*)

Segmentasi ini didasarkan pada kependudukan yang menyangkut usia, jenis kelamin, *family life cycle*, pendidikan, jenis pekerjaan, tingkat penghasilan, suku, maupun ukuran keluarga.

b. Segmentasi berdasarkan gaya hidup (*lifestyle*)

Faktor-faktor dalam gaya hidup seperti sosio kultural, lingkungan, dan masalah psikologi, keluarga, kelompok sosial, dan agama dapat mempengaruhi terbentuknya persepsi wisatawan yang mempengaruhi mereka untuk melakukan perjalanan wisata.

c. Segmentasi berdasarkan maksud perjalanan (*purpose of travel*)

Segmentasi pasar berdasarkan maksud perjalanannya, terdiri dari *personal traveler* yang melakukan perjalanan untuk kepentingan pribadi, *rest and relaxation* untuk

menghindari kesibukan dari rutinitas, *touring* yang bertujuan untuk melihat kehidupan wilayah atau negara lain, *visiting friends and relatives* yang bertujuan mengunjungi kawan atau keluarga, serta *business traveler* yang melakukan perjalanan untuk ikut dalam kegiatan yang berkaitan dengan urusan pekerjaannya.

Tipologi segmentasi menurut Erisa E. Murray (2007) menekankan pada kategori segmentasi berdasarkan maksud perjalanan. Hal ini diperkuat oleh pendapat McIntosh (1995) yang membagi maksud perjalanan menjadi 4 (empat) kelompok, yaitu (1) *Physical or physiological motivation*, antara lain relaksasi, kenyamanan, bersantai, berolahraga, dan sebagainya; (2) *Cultural motivation*, antara lain mengetahui budaya, adat, tradisi, dan kesenian di ODTW yang dikunjungi; (3) *Social motivation*, antara lain mengunjungi keluarga dan kerabat, menemui mitra kerja, melakukan ziarah, dan sebagainya; serta (4) *Fantasy motivation*, yaitu fantasi bahwa mengunjungi wilayah lain dapat menurunkan tingkat stres dan lepas dari rutinitas yang biasa dilakukan wisatawan. Dalam kaitannya dengan maksud perjalanan, McIntosh (1995) juga menyebutkan bahwa segmentasi wisatawan dapat dilakukan melalui pengelompokan sikap wisatawan, yang dapat berupa intensitas kunjungan yang diukur berdasarkan jumlah kunjungan wisatawan terhadap suatu destinasi wisata, serta durasi kunjungan wisatawan yang diukur berdasarkan berapa lama waktu kunjungan wisatawan dalam suatu destinasi wisata.

**Tabel 2.1 Kajian Segmentasi Wisatawan**

No.	Aspek	Sumber Teori		
		Yoeti (2005)	Murray (2007)	McIntosh (1995)
1.	Asal Tempat Tinggal Wisatawan	Geografis	-	-
2.	Sosio-	Umur, jenis	Umur, jenis	-

No.	Aspek	Sumber Teori		
		Yoeti (2005)	Murray (2007)	McIntosh (1995)
	Demografis	kelamin, pendidikan, ras, penghasilan, agama	kelamin, siklus keluarga, pendidikan, pekerjaan, suku	
3.	<i>Lifestyle</i>	kepribadian, <i>social class</i> , <i>lifestyle</i>	sosio kultural, lingkungan, psikologi, kelompok sosial	-
4.	Maksud Perjalanan	Alasan berkunjung	<i>Personal traveler, rest and relaxation, touring, visiting friends and relatives, business traveler</i>	<i>Physical and physiological, cultural, social, fantasy</i>
5.	Sikap Wisatawan	Perilaku, tingkat/ intensitas penggunaan, dan tanggapan	-	Intensitas kunjungan, durasi kunjungan

Sumber: diolah dari Yoeti (2005), Murray (2007), dan McIntosh (1995)

Kondisi sosio-demografis dan *lifestyle* merupakan dua aspek yang dianggap oleh Oka A. Yoeti (2005) dan Erisa E. Murray (2007) sebagai indikator penting dalam melakukan segmentasi wisatawan. Kondisi sosio-demografis terdiri dari usia, jenis kelamin, agama, ras/ suku, tingkat pendidikan, dan tingkat penghasilan. Sedangkan *lifestyle* merupakan faktor gaya hidup wisatawan, termasuk di dalamnya kondisi kultural dan lingkungan wisatawan, serta *social class* dan *prestige* wisatawan.

Oka A. Yoeti (2005) juga menyebutkan bahwa asal tempat tinggal wisatawan merupakan salah satu indikator dalam melakukan segmentasi wisatawan. Hal ini didasarkan pada kebutuhan wisata yang berbeda-beda sesuai dengan asal tempat tinggalnya. Selain itu, perilaku wisatawan yang termasuk didalamnya adalah sikap, tingkat atau intensitas penggunaan, dan

tanggapan terhadap produk juga dianggap oleh Oka A. Yoeti (2005) sebagai indikator penting dalam melakukan segmentasi wisatawan. Hal tersebut juga disebutkan oleh McIntosh (1995) bahwa sikap wisatawan berupa intensitas kunjungan dan durasi kunjungan dapat menjadi dasar dalam segmentasi wisatawan.

Hal tersebut berbeda dengan pandangan Erisa E. Murray (2007) yang lebih menekankan pada maksud perjalanan, dimana Oka A. Yoeti (2005) memasukkan aspek tersebut sebagai bagian dari kondisi psikografis wisatawan. Pendapat kedua pakar diperkuat oleh McIntosh (1995) yang menekankan maksud perjalanan sebagai indikator penting dalam melakukan segmentasi wisatawan. Maksud perjalanan, apabila dikaji dari pendapat pakar yang telah dipaparkan sebelumnya, terdiri dari kepentingan pribadi wisatawan untuk melihat kegiatan di tempat tujuan, kebutuhan akan relaksasi, mengunjungi kerabat, serta melakukan perjalanan bisnis.

Jika dikaitkan dengan penelitian, segmentasi pasar dari kajian tersebut diatas dilakukan dalam bentuk pengelompokan wisatawan yang memiliki karakteristik homogen secara spesifik. Melalui pengelompokan berdasarkan kesamaan karakteristik tersebut, dapat dilakukan analisis preferensi untuk masing-masing tipologi wisatawan. **Oleh karena itu, dalam penelitian ini dapat ditarik indikator penting berupa karakteristik berdasarkan tipologi wisatawan mancanegara, yang dapat diukur melalui variabel karakteristik demografis wisatawan dan karakteristik kunjungan wisatawan.**

Dalam kedua variabel tersebut diatas, terdapat beberapa tolak ukur dasar dalam pengelompokan wisatawan mancanegara, yaitu umur, tingkat penghasilan, dan maksud perjalanan yang merupakan batasan untuk masing-masing tipologi wisatawan sehingga didapatkan pengelompokan wisatawan secara spesifik. Umur dan tingkat penghasilan merupakan tolak ukur untuk variabel karakteristik demografis wisatawan, sedangkan maksud perjalanan merupakan tolak ukur variabel karakteristik kunjungan wisatawan.

Umur dan tingkat penghasilan didapatkan dari kondisi sosio-demografis wisatawan. Kondisi sosio-demografis wisatawan mancanegara merupakan salah satu hal dasar dalam menentukan karakteristik wisatawan, seperti yang diungkapkan oleh Oka A. Yoeti (2005) dan Erisa E. Murray (2007). Dalam hal ini, pengelompokan berdasarkan rentang umur berpengaruh terhadap minat eksplorasi ODTW dan interaksi wisatawan, sedangkan pengelompokan berdasarkan tingkat penghasilan berpengaruh terhadap pemilihan ODTW tujuan dan penerimaan terhadap fasilitas akomodasi yang ditawarkan.

Tolak ukur lainnya yang digunakan untuk pengelompokan wisatawan dalam penelitian ini adalah maksud perjalanan wisatawan mancanegara ke ODTW tujuan. Pada dasarnya, wisatawan melakukan perjalanan wisata karena dimotivasi oleh beberapa hal. Motivasi sebagai *trigger* dalam perjalanan wisata menyebabkan pentingnya pertimbangan motivasi wisatawan dalam pengembangan pariwisata. Masing-masing tipologi wisatawan memiliki maksud perjalanan yang berbeda, sehingga nantinya akan berpengaruh terhadap preferensi dalam pemilihan *cluster* ODTW.

Selain umur, tingkat penghasilan wisatawan, dan maksud perjalanan wisata, terdapat tolak ukur lainnya yang didapatkan dari hasil kajian pustaka untuk menggambarkan karakteristik masing-masing tipologi wisatawan. Pada variabel karakteristik demografis, terdapat jenis kelamin dan asal geografis wisatawan yang dalam penelitian ini dilakukan melalui asal benua wisatawan. Yoeti (2005) serta Mill dan Morrison (1985) menyebutkan bahwa asal geografis dapat mendukung tersusunnya perencanaan promosi yang lebih efektif. Sedangkan pada variabel karakteristik kunjungan wisatawan, selain maksud perjalanan, terdapat tolak ukur berupa jumlah kunjungan dan durasi kunjungan untuk melihat bentuk karakteristik perilaku kunjungan masing-masing tipologi wisatawan sesuai dengan pendapat Yoeti (2005) dan McIntosh (1995).

### 2.1.2.2 Penetapan Pasar Sasaran (*Targeting*)

Penetapan pasar sasaran atau *targeting* adalah memilih satu atau beberapa segmen pasar yang paling potensial untuk ditawarkan produk perusahaan. Kotler dan Keller (2008) membagi penetapan pasar sasaran antara lain menjadi *single segment concentration* yaitu perusahaan yang menawarkan satu produk untuk satu segmen pasar, *selective specialization* yaitu perusahaan yang menawarkan produk yang berbeda-beda untuk setiap segmen pasar, *product specialization* yaitu perusahaan yang menawarkan satu produk untuk semua segmen pasar, *market specialization* yaitu perusahaan yang menawarkan semua jenis produk ke satu segmen pasar, serta *full market coverage* yaitu perusahaan yang menawarkan semua jenis produk ke semua segmen pasar.

Sedangkan Oka A. Yoeti (2005) membagi alternatif pemilihan target pasar bagi suatu ODTW menjadi 4 (empat) jenis, antara lain sebagai berikut:

#### a. *Un-differentiated market*

Pasar dianggap sebagai kumpulan orang dengan karakteristik umum dan mengharapkan mereka membeli semua produk yang ditawarkan. Dalam konteks pariwisata, semua wisatawan dari mana saja dengan tujuan apa saja diharapkan mau mengunjungi ODTW yang ditawarkan. Namun hal ini tidak memungkinkan, karena motivasi perjalanan wisata dan minat wisatawan tentu berbeda-beda.

#### b. *Concentrated market/ single segmenting*

Produk yang ditawarkan dalam hal ini hanya mengandalkan satu segmen atau segmen tertentu untuk membeli produknya, sedangkan kepentingan dan kebutuhan segmen lainnya diabaikan. Dalam konteks pariwisata, suatu ODTW hanya mengandalkan segmen pasar tunggal untuk mengunjungi ODTW tersebut, sehingga pemasaran yang dilakukan hanya terfokus pada segmen tersebut. Dengan fokus pada satu segmen, maka

pemasaran yang dilakukan dapat lebih spesifik dengan menghasilkan produk sesuai segmen yang ada.

c. *Extensive segmenting*

Dalam hal ini, pasar dibagi menjadi bermacam-macam segmentasi pasar kemudian menyusun strategi pemasaran yang berbeda-beda sesuai jumlah segmen pasar yang dihasilkan.

d. *Selective segmenting*

Hasil dari *extensive marketing* yang bervariasi kemudian dipilih segmen potensial menghasilkan *selective segmenting*. Dalam konteks pariwisata, model ini banyak digunakan dalam praktek karena segmen pasar dibagi sesuai dengan potensi atau produk yang dihasilkan suatu ODTW. Dalam hal ini artinya dasar pemilihan segmen pasar adalah daya tarik atau potensi wisata yang dimiliki oleh suatu kawasan.

Pada dasarnya, berdasarkan pendapat kedua pakar tersebut diatas, penetapan target pasardapat dilakukan melalui penyusunan strategi penawaran sesuai dengan segmen pasar yang ditentukan. **Penetapan target pasar dalam penelitian ini mengacu pada kategori keempat pendapat Oka A. Yoeti (2005), yaitu *selective segmenting*. Dalam *selective segmenting*, pada mulanya pasar terbagi menjadi berbagai variasi segmen, kemudian dipilih segmen potensial untuk dijadikan target pasar, yaitu wisatawan mancanegara.** Pemilihan segmen potensial tersebut juga didasarkan pada daya tarik wisata yang dimiliki oleh Kota Yogyakarta, yaitu keunggulan budaya dan masyarakat lokal yang diminati oleh segmen potensialnya.

## 2.2 Konsep Integrasi dalam Pengembangan Pariwisata

### 2.2.1 Pariwisata

Pariwisata menurut Oka A. Yoeti (1993) adalah sebagian dari mobilitas penduduk dunia, yaitu perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain bersifat sementara, dilakukan perorangan atau kelompok sebagai usaha mencari keseimbangan dan kebahagiaan

dengan lingkungan hidup dalam dimensi sosial, budaya, alam, dan ilmu. Sedangkan Mathieson & Wall dalam Cooper (1993) mendefinisikan pariwisata sebagai berikut:

*“Tourism is temporary movement to destination outside the normal home and workplace, the activities undertaken during the stay and the facilities created to cater for the needs of tourist”*

**Berdasarkan dua definisi pariwisata yang diungkapkan oleh kedua pakar tersebut dapat dikaji bahwa pengertian pariwisata dalam konteks penelitian ini adalah perjalanan dengan jarak tempuh dan waktu tertentu yang dilakukan oleh wisatawan mancanegara diluar aktifitas yang dilakukan sehari-hari dengan melibatkan berbagai pihak untuk mendapatkan tujuan tertentu.**

### **2.2.1.1 Tipologi Pariwisata**

Pariwisata dalam suatu wilayah dapat dinilai dari ketersediaan ODTW yang ditawarkan oleh wilayah tersebut. ODTW merupakan faktor utama dalam menarik minat wisatawan untuk mengunjunginya. I Nyoman Pendit (2006) menggolongkan ODTW menjadi 7 (tujuh) jenis, antara lain sebagai berikut:

- a. Wisata budaya, dimana wisatawan bertujuan untuk mempelajari keadaan masyarakat ditempat tujuan wisata, kebiasaan adat istiadat, cara hidup, dan budayanya. Selain itu, wisata budaya juga memuat kegiatan budaya, seperti eksposisi seni atau kegiatan kesejarahan;
- b. Wisata bahari, jenis wisata ini berkaitan dengan wisata olahraga air seperti di danau, pantai, atau laut. Kegiatan yang dilakukan dalam kegiatan wisata ini antara lain berlayar, menyelam, melihat pemandangan bawah dan atas laut, dan kegiatan rekreasi lainnya;
- c. Wisata cagar alam, biasanya diselenggarakan oleh biro perjalanan untuk mengatur kegiatan yang dilakukan di



- daerah cagar alam, taman lindung, atau hutan daerah pegunungan;
- d. Wisata konvensi, yang dekat dengan wisata jenis politik dan menyediakan fasilitas ruangan untuk rapat/ sidang yang digunakan untuk musyawarah, konferensi atau pertemuan lainnya;
  - e. Wisata pertanian/ agrowisata, merupakan perjalanan yang dilakukan untuk tujuan proyek pertanian, perkebunan, pembibitan dan lainnya. Kegiatan lain yang dapat dilakukan adalah menikmati pemandangan alam dari perkebunan yang dikunjungi;
  - f. Wisata buru, berupa wisata yang dapat dilakukan di tempat yang memiliki tempat berburu, seperti untuk berburu gajah, singa, jerapah, dan sebagainya. Daerah tersebut biasanya memang disediakan untuk wisatawan agar dapat berburu;
  - g. Wisata ziarah, yang banyak dikaitkan dengan agama, sejarah, atau kepercayaan umat yang dilakukan ke tempat suci, tempat pemakaman tokoh, atau tempat pemimpin yang diagungkan. Wisata ini banyak dihubungkan dengan niat atau hasrat dari wisatawan untuk memperkuat iman, memperoleh restu atau kekuatan batin.

Sedangkan menurut Chafid Fandeli (1995), pariwisata dapat dibedakan kedalam 3 (tiga) kelompok sesuai dengan daya tarik utamanya. Kelompok tersebut antara lain:

- a. Daya tarik alam, yang dilakukan dengan mengunjungi daerah tujuan wisata yang memiliki keunikan daya tarik alamnya, seperti laut, pesisir, pantai, gunung, sungai, hutan, dan ODTW lain yang masih alami;
- b. Daya tarik budaya, yang dilakukan dengan mengunjungi tempat-tempat yang memiliki keunikan atau kekhasan budaya;
- c. Daya tarik minat khusus, yang dilakukan dengan mengunjungi objek wisata yang sesuai dengan minat-

minat tertentu, contohnya desa/ kampung wisata. Desa/ kampung wisata menurut Wiendu Nuryanti (1993) merupakan suatu bentuk paduan daya tarik wisata yang terdiri dari atraksi, akomodasi, dan fasilitas pendukung yang disajikan dalam suatu struktur kehidupan masyarakat dan menyatu dengan tata cara serta tradisi yang berlaku, sehingga menawarkan wisatawan agar dapat merasakan situasi tradisional setempat.

Menurut *World Tourism Organization* (WTO) dalam Pertiwi (2013), jenis pariwisata dibedakan berdasarkan motif tujuan perjalanan wisata dan objek yang ditawarkan, antara lain:

- a. *Cultural tourism*, kegiatan wisata yang mempunyai daya tarik utama berupa kebudayaan masyarakat lokal setempat;
- b. *Rural tourism*, kegiatan wisata yang daya tarik utamanya berupa pedesaan dan keadaan sosial masyarakatnya memiliki keunikan tersendiri;
- c. *Sun-beach tourism*, kegiatan wisata dengan daya tarik utamanya berupa keindahan pantai;
- d. *Business travel*, kegiatan wisata yang berorientasi pada kegiatan perdagangan dengan kelengkapan fasilitas perdagangan yang menunjang;
- e. *Fitness-wellness* dan *healthy tourism*, kegiatan wisata yang berorientasi pada kegiatan olahraga dan fasilitas kesehatan dengan kelengkapan fasilitas yang mendukung keduanya;
- f. *Nature tourism*, kegiatan wisata dengan daya tarik utamanya berupa keindahan alam dan keanekaragaman hayati, dan dibedakan menjadi 2 macam, yaitu (1) *Adventure tourism*, dengan tujuan utama mengeksplorasi kegiatan yang menantang atau berperualang; (2) *Ecotourism*, dengan tujuan utama menjaga lingkungan hidup dengan meminimalkan dampak lingkungan saat melakukan wisata.

**Tabel 2.2 Kajian Tipologi Pariwisata**

No.	Aspek	Sumber Teori		
		Pendit (2006)	Fandeli (1995)	WTO dalam Pertiwi (2013)
1.	<i>Cultural Tourism</i>	Wisata budaya	Daya tarik budaya	<i>Cultural tourism</i>
2.	<i>Nature Tourism</i>	Wisata bahari, cagar alam, pertanian/ agrowisata,	Daya tarik alam	<i>Sun-beach tourism, adventure tourism, ecotourism</i>
3.	<i>Business Tourism</i>	Wisata konvensi	-	<i>Business travel</i>
4.	Wisata Minat Khusus	Wisata buru, wisata ziarah	Desa/ kampung wisata	<i>Rural tourism, fitness-wellness tourism, healthy tourism</i>

Sumber: diolah dari Pendit (2006), Fandeli (1995) dan WTO dalam Pertiwi (2013)

Kategori pariwisata sesuai pendapat yang dikemukakan oleh I Nyoman Pendit (2006), Chafid Fandeli (1995), dan WTO dalam Pertiwi (2013) sebagian besar memiliki persamaan dalam pengelompokannya, dimana jenis pariwisata dapat dikategorikan dalam wisata budaya (*cultural tourism*), wisata alam (*nature tourism*), dan wisata minat khusus. Menurut WTO dalam Pertiwi (2013), *culture tourism* merupakan kegiatan dengan daya tarik utama berupa kebudayaan masyarakat lokal. Hal tersebut disepakati oleh Chafid Fandeli (1995) dan I Nyoman Pendit (2006) yang menambahkan bahwa wisatawan dalam *culture tourism* bertujuan untuk melihat dan mempelajari adat istiadat dan cara hidup masyarakat setempat. Selain itu, *culture tourism* juga memuat kegiatan budaya, seperti atraksi seni.

Pengelompokan daya tarik alamiah juga diungkapkan oleh ketiga pakar tersebut diatas, yang dikategorikan ke dalam kelompok wisata alam (*nature tourism*). *Nature tourism* menurut I Nyoman Pendit (2006), dibagi ke dalam wisata cagar alam yang dilakukan di zona lindung, serta wisata pertanian yang dilakukan

untuk menikmati alam dari pertanian/ perkebunan yang dikunjungi. Tidak jauh berbeda dengan pendapat I Nyoman Pendit (2006), WTO dalam Pertiwi (2013) menyebutkan bahwa *nature tourism* dapat dibedakan menjadi *adventure tourism* untuk mengeksplorasi kegiatan yang menantang dan *ecotourism* untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup. Kemudian berdasarkan pengelompokan dari I Nyoman Pendit (2006) dan WTO dalam Pertiwi (2013) juga terdapat wisata bahari (*sun-beach tourism*) sebagai bagian dari wisata alam. *Sun-beach tourism* sesuai dengan pendapat kedua pakar tersebut berkaitan dengan eksplorasi keindahan pantai dan laut.

Selain kategori *nature tourism* dan *culture tourism*, dewasa ini juga terdapat jenis pariwisata yang lebih spesifik untuk menjawab perbedaan minat berwisata. Dalam hal ini, jenis pariwisata tersebut dikategorikan kedalam wisata minat khusus. Jenis pariwisata yang termasuk ke dalam wisata minat khusus menurut pendapat I Nyoman Pendit (2006) adalah wisata buru dan wisata ziarah, dimana wisata buru dilakukan untuk berburu binatang dan wisata ziarah dilakukan ke tempat suci sesuai dengan kepercayaan umat. Sedangkan Chafid Fandeli (1995) menyebutkan desa/ kampung wisata sebagai salah satu jenis wisata minat khusus, yang merupakan paduan dari atraksi wisata, akomodasi, dan fasilitas pendukung dan menawarkan wisatawan untuk melakukan kegiatan sesuai dengan budaya setempat. Desa/ kampung wisata juga termasuk dalam jenis wisata minat khusus yang dikemukakan oleh WTO dalam Pertiwi (2013), serta *fineness-wellness tourism* dan *healthy tourism*. Kedua wisata tersebut berorientasi pada kegiatan olahraga dan fasilitas kesehatan dengan kelengkapan fasilitas yang mendukung keduanya.

Jika Chafid Fandeli (1995) hanya membagi jenis pariwisata menjadi 3 (tiga) kategori, maka I Nyoman Pendit (2006) dan WTO dalam Pertiwi (2013) juga menyebutkan kegiatan bisnis dan konvensi sebagai salah satu tipologi pariwisata. Definisi wisata bisnis (*business tourism*) menurut I Nyoman Pendit (2006) adalah perjalanan yang berhubungan

dengan kegiatan konvensi dengan penyediaan ruang untuk rapat/sidang. Definisi tersebut serupa dengan pendapat yang diungkapkan WTO dalam Pertiwi (2013), bahwa wisata bisnis merupakan kegiatan yang berorientasi pada kegiatan bisnis dan perdagangan.

**Jika dikaitkan dengan penelitian bahwa pengembangan pariwisata dalam penelitian ini didasarkan pada preferensi wisatawan mancanegara, maka tipologi pariwisata yang digunakan antara lain *culture tourism*, *nature tourism*, dan wisata minat khusus.** Ketiga tipologi tersebut dipilih berdasarkan jenis ODTW yang ada di Kota Yogyakarta, dimana ODTW Kota Yogyakarta didominasi oleh wisata budaya, baik berupa peninggalan maupun atraksi seni, yang diikuti oleh keberadaan kampung wisata sebagai bentuk wisata minat khusus. Kota Yogyakarta juga memiliki *nature tourism* yang berorientasi pada keindahan alam, yaitu berupa sungai dengan segala atraksi yang ditawarkan. Namun dalam penelitian ini, *business tourism* tidak diambil sebagai tolak ukur variabel jenis ODTW karena segmentasi penelitian hanya ditujukan pada wisatawan mancanegara, dimana sebagian besar wisatawan mancanegara hanya tertarik pada kebudayaan dan keramahtamahan masyarakat lokal.

### **2.2.1.2 Komponen Pariwisata**

Untuk melakukan analisis kegiatan pariwisata secara menyeluruh, terdapat komponen-komponen pariwisata yang mempengaruhinya. McIntosh (1995) menyebutkan bahwa dalam pariwisata terdapat 5 (lima) komponen utama, antara lain:

- a. Sumber daya alam, merupakan dasar dari penawaran untuk dinikmati oleh wisatawan atau objek dan daya tarik wisata;
- b. Infrastruktur, contohnya ketersediaan jalan, sistem drainase, air bersih, listrik, limbah, dan pusat perbelanjaan;

- c. Moda transportasi, termasuk fasilitas penunjang transportasi di dalamnya;
- d. Partisipasi masyarakat, dimana hal ini merupakan cerminan dari keramahtamahan (*hospitality services*) yang ditawarkan dalam pariwisata;
- e. Sumber daya budaya, contohnya seni murni, sejarah, pertunjukan sejarah, dan sastra.

Sedangkan menurut Musenaf (1996), komponen yang harus terdapat dalam suatu kawasan wisata terdiri dari:

- a. Aksesibilitas, merupakan bagaimana kemudahan pencapaian ODTW oleh wisatawan dari tempat asalnya dengan tolak ukur yang meliputi kondisi prasarana perhubungan darat, laut, dan udara; jumlah dan jenis sarana transportasi ke ODTW; serta frekuensi transportasi ke ODTW
- b. Potensi pasar, merupakan tinggi rendahnya potensi wisatawan yang akan mengunjungi ODTW
- c. Kondisi lingkungan, berupa hubungan timbal balik antara lingkungan dengan wisatawan. Pengaruh wisatawan terhadap lingkungan ODTW dapat dilakukan melalui AMDAL, sedangkan pengaruh lingkungan terhadap wisatawan misalnya keindahan, kenyamanan, dan keamanan
- d. Prasarana dasar, unsur yang dapat dijadikan ukuran dalam prasarana dasar antara lain sarana jalan, listrik, telekomunikasi, dan air bersih
- e. Pengelolaan, baik mengelola sumber daya wisata maupun infrastruktur penunjangnya yang dilakukan oleh *stakeholders* terkait
- f. Sarana wisata, seperti sarana akomodasi, restoran ataupun rumah makan, toko suvenir
- g. Daya tarik pendukung, sebagai penunjang daya tarik utama dengan tolak ukur ada atau tidaknya serta jumlah ODTW lain dalam radius 75 km dari ODTW yang dinilai.

**Tabel 2.3 Kajian Komponen Pariwisata**

No.	Aspek	Sumber Teori	
		McIntosh (1995)	Musenaf (1996)
1.	Aksesibilitas	Moda transportasi	Kondisi jalan, jumlah; jenis; dan frekuensi moda transportasi ke ODTW
2.	Prasarana Dasar	Jalan, drainase, air bersih, listrik, limbah	Jalan, listrik, telekomunikasi, air bersih, pengaruh terhadap lingkungan
3.	Sumber Daya/ Daya Tarik Utama	Sumber daya alam, sumber daya budaya	-
4.	Daya Tarik Pendukung	-	ODTW lain dengan radius 75 km
5.	Sarana Wisata	-	penginapan, restoran, toko suvenir
6.	Potensi Pasar	-	Tinggi rendahnya jumlah kunjungan
7.	Pengelolaan	Partisipasi masyarakat	Keterlibatan <i>stakeholder</i>

*Sumber: diolah dari McIntosh (1995) dan Musenaf (1996)*

Aksesibilitas, menurut McIntosh (1995) dan Musenaf (1996) merupakan salah satu indikator yang harus terdapat dalam suatu kawasan wisata. Aksesibilitas menurut Musenaf (1996) adalah kemudahan pencapaian ODTW oleh wisatawan dari tempat asalnya dengan tolak ukur yang meliputi kondisi prasarana perhubungan darat, laut, dan udara; jumlah dan jenis sarana transportasi ke ODTW; serta frekuensi sarana transportasi ke ODTW. Pendapat tersebut sejalan dengan McIntosh (1995) yang menyebutkan moda transportasi, termasuk fasilitas penunjang transportasi di dalamnya.

Selain aksesibilitas terhadap ODTW, ketersediaan dan kondisi prasarana dasar termasuk salah satu komponen utama kawasan wisata. Unsur yang dapat dijadikan ukuran dalam infrastruktur dasar menurut Musenaf (1996) terdiri dari ketersediaan sarana jalan, listrik, telekomunikasi, dan air bersih.

Senada dengan pendapat tersebut, McIntosh (1995) menambahkan ketersediaan sistem drainase dan limbah sebagai bagian dari infrastruktur dasar pariwisata.

Dari sisi objek wisata itu sendiri, McIntosh (1995) menyebutkan sumber daya ODTW sebagai salah satu komponen pariwisata. Sumber daya tersebut terdiri dari sumber daya alam dan sumber daya budaya sebagai dasar dari penawaran untuk dinikmati oleh wisatawan. Sedangkan Musenaf (1996) menekankan kepada ketersediaan sarana wisata dan daya tarik pendukung sebagai penunjang daya tarik utama yang ditawarkan. Sarana wisata dalam hal ini berarti akomodasi pariwisata yang terdiri dari hotel; restoran; maupun toko suvenir dalam radius tertentu, serta daya tarik pendukung berupa ketersediaan ODTW pendukung lain dalam radius 75 km. Musenaf (1996) juga menambahkan variabel potensi pasar untuk mendukung tinggi rendahnya jumlah wisatawan yang berkunjung.

Kedua pakar tersebut diatas, yaitu Musenaf (1996) dan McIntosh (1995) juga menekankan pada pengelolaan sebagai komponen pariwisata non-fisik (*intangible*) yang harus dimiliki oleh suatu ODTW. Musenaf (1996) dalam hal ini menyebutkan bahwa pengelolaan tersebut dilakukan oleh seluruh *stakeholder* terkait dalam mengelola ODTW. Disisi lain, McIntosh (1995) menyebutkan keterlibatan masyarakat dalam mendukung *hospitality services* sebagai komponen non-fisik (*intangible*) tersebut.

**Komponen pariwisata dalam penelitian ini digunakan sebagai pendukung komponen pembentukan integrasi pariwisata. Pada dasarnya, komponen pembentukan integrasi merupakan seluruh komponen pariwisata yang memiliki keterpaduan dan tingkat keterkaitan tinggi dalam setiap komponennya. Integrasi dalam penelitian ini dibatasi pada integrasi fisik, oleh karena itu komponen pariwisata yang digunakan merupakan komponen fisik (*tangible*) antara lain terdiri dari atraksi ODTW, aksesibilitas, dan sarana pariwisata.**



### 2.2.2 Integrasi Pariwisata

Pengembangan pariwisata suatu kota akan lebih maksimal apabila dikembangkan dengan integrasi dalam konsep totalitas produk wisata yang saling terkait. Konsep integrasi dalam pariwisata akan meningkatkan daya saing *cluster* ODTW sehingga terjadi aglomerasi dan peningkatan ekonomi. Pengembangan pariwisata merupakan kemampuan mengintegrasikan ODTW dengan aspek penunjangnya terutama kapabilitas pengelola dan *stakeholders* terkait untuk mengoptimalkan potensi wisata sehingga mampu membangun lingkungan yang nyaman untuk wisatawan ketika mereka melakukan perjalanan wisata (Jackson dan Murphy, 2002).

I Gusti B.R. Utama (2013) menyebutkan bahwa komponen utama dalam integrasi pariwisata terdiri dari kedekatan ODTW, aksesibilitas berupa ketersediaan jaringan jalan dan ketersediaan moda transportasi, fasilitas pendukung berupa hotel; restoran; dan jaringan penunjang, serta kelembagaan baik dari pemerintah; pengelola; investor; maupun keterlibatan masyarakat lokal. Sedangkan Malmberg dalam Nordin (2003) membagi dimensi integrasi dalam 3 jenis, yang pertama yaitu dimensi fungsional yang dipengaruhi oleh produk yang dihasilkan, dimensi kedua fenomena spasial berdasarkan batas kedekatan geografis, serta yang ketiga melalui pengelolaan berupa kebijakan dan upaya promosi oleh *stakeholders* terkait.

Menurut Flowers dan Easterling (2006), integrasi merupakan hubungan antar tempat, institusi, maupun perusahaan yang nilai ekonominya secara keseluruhan lebih tinggi dibandingkan nilai ekonomi lokasi tersebut jika berdiri sendiri. Hubungan antar tempat menjadi unsur dasar dalam pembentukan integrasi. Ajala (2013) menambahkan bahwa, ketersediaan moda transportasi merupakan hal krusial dalam pengembangan pariwisata. Moda transportasi tersebut tidak hanya mengurangi biaya dari segi ekonomi, namun juga sebagai alat untuk integrasi. Dalam hal ini, ODTW yang berdekatan dan memiliki jalur yang sama akan memudahkan pencapaian oleh wisatawan. Di sisi lain,

permasalahan yang terjadi pada aksesibilitas seperti penyempitan jalan, kemacetan, dan lain sebagainya akan menurunkan tingkat kemudahan pencapaian.

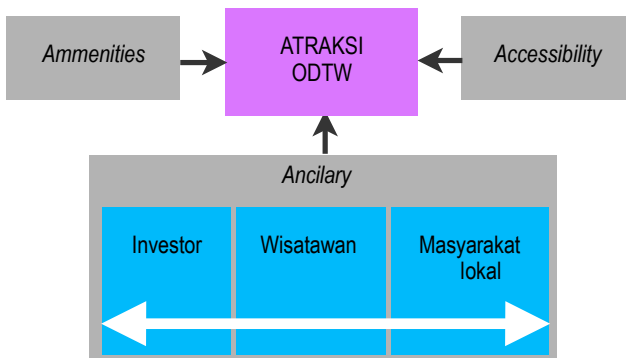
Beni (2003) mengartikan integrasi dalam konteks pariwisata sebagai suatu kesatuan atraksi dengan diferensiasi produk yang ditawarkan, yang terkonsentrasi pada batas geografis tertentu dan memberikan pelayanan fasilitas sosial yang kohesif dan efisien. Sejalan dengan pendapat tersebut diatas, M. Porter (1998) mendefinisikan integrasi sebagai suatu kedekatan geografis antar sektor dengan kesamaan bidang yang menghasilkan keunggulan kompetitif berupa peningkatan ekonomi, motivasi, *relationships*, dan *knowledge*. Ia memperkuat argumennya dengan menyebutkan bahwa elemen penting lain dalam integrasi pariwisata adalah bahwa kepuasan dan preferensi wisatawan tidak hanya bergantung pada daya tarik wisata utama, namun juga berdasarkan kedekatan dan kualitas fasilitas penunjang seperti hotel, restoran, transportasi yang ditawarkan, juga tinggi rendahnya harga.

Selain hubungan antar ODTW, unsur dalam integrasi pariwisata menurut Ferreira dan Estevao (2009) juga harus memuat akomodasi, *entertainment*, kelembagaan berupa integrasi pengelola dan travel agensi, keterjangkauan moda transportasi, dan pelayanan fasilitas penunjang. Dalam melakukan pengembangan pariwisata melalui konsep integrasi, Susic (2011) menyebutkan bahwa dalam pariwisata harus terdapat keterpaduan antara kondisi infrastruktur dasar dan kualitas pelayanannya, serta keterlibatan masyarakat lokal dalam pengelolaannya. Infrastruktur yang dimaksud antara lain berupa *accommodation services* yang terdiri dari penginapan dan agen travel, *food services* yang terdiri dari rumah makan dan mini market, serta *supplementary services* yaitu toko souvenir dan *drugs*. Indikator pelayanan sarana yang memadai dalam hal ini adalah bahwa sarana tersebut dapat dijangkau oleh pejalan kaki, baik dari aspek jarak maupun waktu.

Novel dalam Ferreira (2009) menyebutkan bahwa integrasi pariwisata membutuhkan dukungan kelembagaan dalam

pengelolaan untuk memaksimalkan potensi wisata yang ada. Dalam hal ini, peran pemerintah sangat penting dalam mempromosikan *cluster* yang terbentuk dalam suatu wilayah untuk meningkatkan pemerataan ekonomi antar objek wisata. Bentuk promosi yang dapat dilakukan antara lain melalui adanya peta wisata, penawaran paket wisata, serta penyediaan informasi wisata.

Pariwisata kota dalam pengembangannya perlu mewujudkan kualitas hidup (*quality of life*) masyarakat lokal, namun pariwisata juga harus mampu memberikan kualitas berusaha (*quality of opportunity*) untuk penyedia jasa dalam industri pariwisata, sehingga tercipta kualitas pengalaman (*quality of experience*) bagi wisatawan yang berkunjung (Postma, 2006). Dalam pengembangan wisata kota, selain *amenities* (penginapan, rumah makan, dsb) dan *accessibility* (manajemen transportasi publik yang efektif), terdapat unsur *ancillary* sebagai unsur pembentuk produk wisata kota yang optimal. Oleh karena itu, dibutuhkan model pengembangan wisata yang melibatkan masyarakat lokal dan sektor swasta yang berperan sebagai unsur *ancillary* (tambahan). Fungsi dari *ancillary* adalah sebagai pengoperasi dan pengendali pengembangan pariwisata kota.



**Gambar 2.1 Model Integrasi Pariwisata Kota**

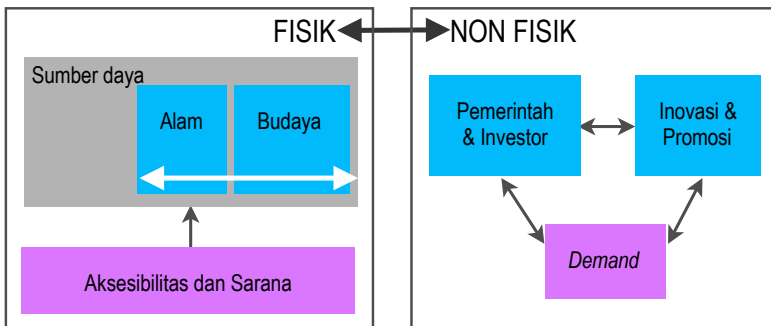
*Sumber: Diadaptasi dari Postma, 2006*

Ferreira (2009) menyebutkan bahwa terdapat 3 (tiga) hal yang harus diperhatikan dalam menyusun tipologi integrasi, yaitu produk/ atraksi wisata, tujuan wisata berdasarkan preferensi wisatawan, dan *cluster* ODTW. Sedangkan Kim dan Dwyer dalam Fernando (2012) menyebutkan terdapat beberapa faktor dalam menyusun tipologi integrasi. Faktor tersebut terdiri atas faktor fisik yang terdiri dari sumber daya dan faktor pendukungnya, serta faktor non fisik yang terdiri dari manajemen dan pengelolaan ODTW, serta kondisi permintaan (*demand/preference*) wisatawan.

- a. Sumber daya; identifikasi sumber daya ODTW yang berupa sumber daya alam dan budaya. Selain itu juga terdapat sumber daya buatan didalam kedua sumber daya tersebut diatas, seperti atraksi kesenian, *event* hiburan, adat istiadat, dan lain sebagainya.
- b. Faktor pendukung sumber daya, berupa sarana dan prasarana dasar pariwisata, kemudahan aksesibilitas terhadap ODTW, serta *hospitality services* terhadap wisatawan. Faktor-faktor tersebut berperan dalam mendukung kelangsungan ODTW dan meningkatkan kenyamanan wisatawan.
- c. Manajemen pengelolaan, yang terdiri dari pemerintah (*public sector*) dan investor (*private sector*). Dalam hal ini, kedua *stakeholder* tersebut berperan dalam pengembangan *cluster* ODTW, baik dalam pendanaan, program pelatihan pengelola ODTW dan masyarakat lokal, serta mengembangkan strategi pengelolaan ODTW melalui upaya promosi dan inovasi yang dilakukan.
- d. *Demand conditions*, yang berupa persepsi dan preferensi wisatawan. Preferensi wisatawan dapat menentukan arah pengembangan suatu ODTW, namun preferensi tersebut juga dapat berubah seiring dengan inovasi dan promosi yang dilakukan oleh *stakeholders* terkait. Sehingga hubungan pengelolaan dan *demand conditions* memiliki

keterkaitan dan timbal balik, dimana perubahan dari salah satu faktor dapat mempengaruhi faktor lainnya.

Faktor fisik dan non fisik tersebut diatas memiliki hubungan timbal balik, dimana faktor fisik melalui ketersediaan sumber daya; aksesibilitas; dan sarana wisata dapat mempengaruhi faktor non fisiknya. Aktivitas ODTW dalam faktor fisik akan berpengaruh terhadap strategi pengembangan dan promosi yang disusun oleh *stakeholders* terkait, sehingga berpengaruh terhadap preferensi wisatawan. Sebaliknya, preferensi wisatawan berpengaruh terhadap inovasi dan pengelolaan, sehingga *stakeholders* terkait dapat melakukan perubahan fisik terhadap atraksi; aksesibilitas; dan sarana wisata.



**Gambar 2.2 Model Konseptual Integrasi Pariwisata  
oleh Kim dan Dwyer**

*Sumber: Diadaptasi dari Fernando, 2012*

**Tabel 2.4 Kajian Integrasi Pariwisata**

No.	Aspek	Sumber Teori	
1.	ODTW	Flowers dan Easterling (2006), Porter (1998), Ajala (2013), dan Utama (2013)	Kedekatan geografis
		Beni (2003)	Kedekatan jarak ODTW dan diferensiasi atraksi ODTW

No.	Aspek	Sumber Teori	
		Malmberg dalam Nordin (2003)	Kedekatan geografis, atraksi ODTW
2.	Transportasi	Porter (1998) dan Ferreira (2009)	Keterjangkauan moda transportasi penghubung
		Postma (2006)	Manajemen transportasi publik
		Utama (2013)	Ketersediaan jalan penghubung dan moda transportasinya
		Ajala (2013)	Kesamaan jalur moda transportasi dan permasalahan aksesibilitas
3.	Fasilitas	Beni (2003), Porter (1998), dan Susic (2011)	Kedekatan dan keterpaduan fasilitas pendukung ODTW
		Ferreira (2009), Postma (2006), dan Utama (2013)	Ketersediaan fasilitas pendukung
4.	Pengelolaan	Ferreira (2009)	Integrasi pengelola dan agen travel
		Malmberg dalam Nordin (2003) dan Novel dalam Ferreira (2009)	Kebijakan dan upaya promosi
		Susic (2011)	Keterlibatan masyarakat lokal
		Postma (2006)	Keterlibatan investor dan masyarakat lokal
		Utama (2013)	Keterpaduan pemerintah-pengelola-investor-masyarakat lokal

*Sumber: diolah dari Flowers dan Easterling (2006), Beni (2003), Porter (1998), Ferreira (2009), Malmberg dalam Nordin (2003), Utama (2013), Postma (2006), Ajala (2013), dan Susic (2011)*

Aspek-aspek yang mempengaruhi pembentukan integrasi pariwisata menurut sumber-sumber diatas pada dasarnya diadopsi dari aspek komponen pariwisata, antara lain tipologi ODTW, fasilitas pendukung, transportasi, dan pengelolaan. Flowers dan Easterling (2006), M. Porter (1998), I Gusti B.R. Utama (2013), Beni (2003), Ajala (2013), dan Malmberg dalam Nordin (2003) menyebutkan bahwa kedekatan geografis antar ODTW

merupakan komponen utama dalam melakukan integrasi pariwisata. Hal tersebut telah dijelaskan oleh Malmberg dalam Nordin (2003) yang mengatakan bahwa kedekatan geografis merupakan batas dasar spasial dalam integrasi pariwisata. Selain kedekatan geografis antar ODTW, Beni (2003) dan Malmberg dalam Nordin (2003) menyebutkan bahwa agar terbentuk keunggulan kompetitif masing-masing *cluster*, maka ODTW pada *cluster* tersebut sebaiknya memiliki diferensiasi atraksi, namun dalam 1 (satu) tema pengembangan besar.

Ketersediaan jalur dan moda penghubung merupakan aspek pendukung dari aspek kedekatan geografis. I Gusti B.R. Utama (2013) mengatakan bahwa komponen utama dalam integrasi pariwisata salah satunya adalah ketersediaan jalan penghubung disertai dengan moda transportasinya. Hal tersebut juga disebutkan oleh M. Porter (1998) dan Ferreira dan Estevao (2009) bahwa selain ketersediaan, keterjangkauan moda transportasi penghubung juga merupakan aspek yang harus diperhatikan dalam integrasi pariwisata. Dalam hal ini, Ajala (2013) melakukan spesifikasi komponen, dengan menyebutkan bahwa aspek yang perlu diperhatikan dari ketersediaan moda transportasi publik adalah kesamaan jalurnya, sehingga aksesibilitas antar ODTW akan lebih mudah. Namun permasalahan transportasi juga perlu diperhitungkan dalam kemudahan aksesibilitas, karena permasalahan transportasi yang terjadi otomatis akan memperlambat waktu tempuh untuk pencapaian ODTW.

Selain itu, aspek lain yang dianggap berpengaruh dalam pembentukan integrasi pariwisata adalah sarana wisata. Ketersediaan fasilitas pendukung seperti fasilitas akomodasi dan *entertainment* disebutkan oleh Ferreira (2009) dan I Gusti B.R. Utama (2013) sebagai aspek yang berpengaruh. Kemudian Beni (2003), M. Porter (1998), dan Susic (2011) menambahkan bahwa selain ketersediaan fasilitas pendukung, diperlukan keterpaduan antar fasilitas tersebut untuk membentuk integrasi pariwisata yang kohesif.

Aspek non-fisik (*intangible*) yang diperlukan dalam integrasi pariwisata adalah pengelolaan. Ferreira (2009) menyebutkan bahwa pengelolaan tersebut berupa integrasi antara pengelola ODTW dengan travel agen, dimana Susic (2011) menyebutkan keterlibatan masyarakat lokal sebagai bentuk integrasi pada aspek pengelolaan. Kedua pendapat tersebut juga disebutkan oleh I Gusti B.R. Utama (2013) bahwa keterpaduan tidak hanya antar 2 pihak, namun juga harus menyangkut seluruh *stakeholders* terkait, yaitu pemerintah, pengelola, investor, dan masyarakat lokal. Malmberg dalam Nordin (2003) dan Novel dalam Ferreira (2009) menambahkan perlunya kebijakan dan upaya promosi terkait integrasi pariwisata yang dibentuk.

Berdasarkan hasil kajian tersebut diatas, integrasi pariwisata didahului oleh pembentukan integrasi secara fisik, kemudian diperkuat pada integrasi non-fisiknya. Jika dikaitkan dengan penelitian, pembentukan integrasi pariwisata Kota Yogyakarta dalam penelitian ini difokuskan pada integrasi secara fisik berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara. **Oleh karena itu, integrasi fisik merupakan dasar penentuan indikator penting yang digunakan dalam penelitian. Indikator pertama yang ditarik dari kajian sebelumnya adalah keterpaduan secara fisik antar ODTW.** Indikator keterpaduan secara fisik antar ODTW dalam penelitian ini diukur melalui variabel kedekatan geografis (jarak), kondisi jalan penghubung, moda transportasi penghubung, dan diferensiasi atraksi ODTW. Dalam penelitian ini, variabel-variabel tersebut mencerminkan keterpaduan secara fisik yang merupakan dasar pembentukan *cluster* pariwisata.

Kedekatan geografis (jarak) merupakan komponen dasar integrasi pariwisata, sesuai pendapat Flowers dan Easterling (2006), M. Porter (1998), dan I Gusti B.R. Utama (2013). Kondisi jalan penghubung merupakan faktor penting dalam pertimbangan pembentukan *cluster*, yang menunjukkan bahwa kemudahan pencapaian ODTW tidak hanya dilihat berdasarkan kedekatan jarak, namun harus mempertimbangkan efisiensi waktu



tempuhnya. Adapun moda transportasi penghubung merupakan ketersediaan moda transportasi dengan jalur angkutan yang sama untuk mencapai ODTW, sesuai dengan pendapat Ajala (2013). Sedangkan diferensiasi atraksi ODTW diharapkan dapat meningkatkan daya saing antar *cluster* ODTW, sesuai pendapat Beni (2003) dan Malmberg dalam Nordin (2003).

**Untuk mendukung *cluster* fisik yang terbentuk, maka perlu diperhatikan pula keterjangkauan sarana pariwisata dalam masing-masing *cluster* sebagai salah satu indikator penting dalam penelitian.** Sarana pariwisata yang dimaksud mengacu pada pendapat Susic (2011), yang membagi sarana pariwisata menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu *accommodation services* yang terdiri dari penginapan dan agen travel, *food services* yang terdiri dari rumah makan dan mini market, serta *supplementary services* yang terdiri dari toko souvenir dan *drugs*. Ketersediaan sarana akan meningkatkan kenyamanan wisatawan yang berkunjung melalui peningkatan lama tinggal wisatawan sehingga dapat mendukung keberlangsungan ODTW.

## **2.3 Preferensi Wisatawan dalam Pengembangan Pariwisata**

### **2.3.1 Tipologi Wisatawan**

Definisi dan batasan wisatawan yang dikemukakan oleh Leiper (1995) adalah:

*“Tourist can be defined in behavioural terms as persons who travel away from their normal residential region for a temporary period of at least one night, to the extent that their behaviour involves as search for leisure experiences from interactions with features or characteristics of places they choose to visit”*

Erik Cohen (1972) membagi wisatawan berdasarkan tingkat familiarisasi dari daerah yang akan dikunjungi serta tingkat pengorganisasian dari perjalanan wisatanya, yaitu:

- a. *Drifter*, yaitu wisatawan yang mengunjungi daerah yang sama sekali belum pernah dikunjungi dengan jumlah rombongan kecil
- b. *Explorer*, yaitu wisatawan yang mencari hal tidak umum dalam perjalanannya, mengatur perjalanannya sendiri, serta bersedia memanfaatkan fasilitas lokal yang tersedia dengan tingkat interaksi terhadap masyarakat lokal tergolong tinggi
- c. *Individual mass tourist*, yaitu wisatawan yang hanya mengunjungi wilayah yang sudah dikenalnya dengan menggunakan agen travel untuk mengatur perjalanannya
- d. *Organized mass tourist*, yaitu wisatawan yang hanya mengunjungi wilayah yang sudah dikenalnya dengan ketersediaan fasilitas seperti di tempat tinggalnya dan menggunakan agen travel serta pemandu wisata dalam perjalanannya.

Sedangkan jenis wisatawan menurut V. Smith (1977) dikategorikan menjadi:

- a. *Explorer*, yaitu wisatawan yang mau mengunjungi daerah baru dengan ketersediaan fasilitas lokal, serta berinteraksi secara intensif dengan masyarakat lokal dan menerima norma-norma yang berlaku
- b. *Elite*, yaitu wisatawan dengan jumlah kecil yang mengunjungi daerah baru namun menyusun pengaturan perjalanan terlebih dahulu
- c. *Off-beat*, yaitu wisatawan yang mencari ODTW baru yang belum ramai dikunjungi dan menerima fasilitas yang tersedia
- d. *Unusual*, yaitu wisatawan yang dalam perjalanannya melakukan aktivitas tambahan seperti mengunjungi daerah baru dan menerima fasilitas yang disediakan, namun aktivitas pokoknya harus memiliki fasilitas yang standar

- e. *Incipient mass*, yaitu wisatawan yang mencari ODTW dengan fasilitas standar namun masih menawarkan keaslian (*authenticity*)
- f. *Mass*, yaitu wisatawan hanya mengunjungi wilayah yang sudah dikenalnya dengan ketersediaan fasilitas sama seperti di tempat tinggalnya, sehingga tingkat interaksi dengan masyarakat lokal rendah
- g. *Charter*, yaitu wisatawan dalam rombongan besar yang mengunjungi daerah dengan lingkungan seperti tempat tinggalnya dengan tujuan untuk bersenang-senang.

Jenis wisatawan jika ditinjau dari asalnya dapat dibagi menjadi 2 (dua) macam (Musenaf, 1996), antara lain:

- a. Wisatawan Domestik, adalah seseorang yang melakukan perjalanan ke tempat selain tempat ia menetap, namun masih dalam wilayah maupun negara yang sama.
- b. Wisatawan Mancanegara, adalah seseorang yang melakukan perjalanan ke negara diluar tempat ia menetap untuk keperluan apapun kecuali mencari penghasilan/ bekerja.

**Tabel 2.5 Kajian Tipologi Wisatawan**

No.	Ciri	Sumber Teori	
		Cohen (1972)	Smith (1977)
1.	Bertujuan ke daerah baru, menerima fasilitas lokal, dan tingkat interaksi dengan masyarakat lokal tinggi	<i>Drifter, explorer</i>	<i>Explorer, elite, off-beat, unusual</i>
2.	Bertujuan ke daerah yang sudah dikenal dan tingkat interaksi dengan masyarakat lokal sedang	<i>Individual mass tourist</i>	<i>Incipient mass</i>
3.	Bertujuan ke daerah yang mirip dengan asal tinggal dan tingkat interaksi dengan masyarakat lokal rendah	<i>Organized mass tourist</i>	<i>Mass, Charter</i>

*Sumber: diolah dari Cohen (1972) dan Smith (1977)*

Tipologi wisatawan baik menurut Erik Cohen (1972) dan V. Smith (1977) pada dasarnya sama-sama dapat dilihat berdasarkan tingkat familiarisasi dari daerah yang akan dikunjungi dan dapat dikelompokkan menjadi 3 (kelompok) besar sesuai kesamaan cirinya. Kelompok pertama adalah kelompok yang bertujuan mengunjungi daerah baru yang sama sekali belum dikunjungi, dimana dari pendapat Erik Cohen (1972) terdapat 2 (dua) jenis wisatawan dalam kelompok tersebut, sedangkan dari pendapat V. Smith (1977) terdapat 4 (empat) jenis wisatawan yang dapat dikategorikan ke kelompok tersebut. Erik Cohen (1972) menyebutkan *drifter* dan *explorer*, yang perbedaannya terletak pada jumlah rombongan, yaitu *drifter* yang umumnya berupa rombongan kecil, sedangkan *explorer* yang dapat berupa individu dan rombongan. Jenis wisatawan yang dikemukakan oleh V. Smith (1977) dalam kelompok pertama adalah *explorer*, *elite*, *off-beat*, dan *unusual*, dengan perbedaan terletak pada tingkat penerimaan terhadap fasilitas lokal dan tingkat pengorganisasian perjalanan. Tipe *explorer* tidak menyusun pengaturan perjalanan terlebih dahulu dan menerima ketersediaan dan norma yang berlaku, tipe *elite* dan *off-beat* umumnya mengatur perjalanan terlebih dahulu namun menerima fasilitas yang tersedia, sedangkan tipe *unusual* mencari fasilitas lokal yang standar. Kelompok pertama ini umumnya memiliki tingkat interaksi dengan masyarakat yang tinggi, karena bersedia menerima fasilitas lokal yang tersedia.

Kelompok kedua adalah kelompok yang bertujuan ke daerah yang sudah dikenal, dimana Erik Cohen (1972) menyebutkan *individual mass tourist* yang menggunakan agen travel sebagai pengatur perjalanan. Sejalan dengan pendapat tersebut, V. Smith (1977) juga menyebutkan *incipient mass* yang masih menerima fasilitas yang tersedia, namun harus berupa fasilitas standar. Tingkat interaksi dari jenis wisatawan yang dikemukakan oleh pendapat Erik Cohen (1972) dan V. Smith (1977) dalam kelompok ini sudah mulai berkurang, karena tingkat

pengorganisasian perjalanan dan tempat menginap yang sudah dipilih dan diatur oleh agen terlebih dahulu.

Jenis wisatawan terakhir adalah wisatawan yang bertujuan ke daerah yang sama dengan lingkungan asal tinggalnya, sehingga menyebabkan interaksi dengan masyarakat lokal sangat rendah. Wisatawan tersebut menurut Erik Cohen (1972) dapat disebut sebagai *organized mass tourist* yang juga menggunakan agen travel. Jenis wisatawan dengan ciri tersebut juga diungkapkan oleh V. Smith (1977), yaitu *mass* dan *charter*, dimana tipe *charter* umumnya dalam rombongan besar dan bertujuan untuk bersenang-senang.

Jenis wisatawan yang disebutkan oleh Musenaf (1996) dilakukan berdasarkan asal tempat tinggal. Sesuai dengan tujuan penelitian untuk mencari preferensi wisatawan mancanegara, jika dikaitkan dengan tipologi berdasarkan pendapat Musenaf (1996), maka penelitian ini tidak dilakukan terhadap wisatawan domestik, melainkan hanya dilakukan terhadap wisatawan mancanegara.

**Kemudian jika dikaitkan dengan penelitian dalam menemukan preferensi wisatawan mancanegara, terlebih dahulu dilakukan pengelompokan wisatawan sesuai tipologinya.** Pengelompokan tipologi wisatawan dalam penelitian ini mengacu pada kedua pendapat dari Erik Cohen (1972) dan V. Smith (1977) yang disesuaikan dengan pengelompokan kesamaan ciri, yaitu *explorer*, *incipient mass*, dan *mass tourist*. Elaborasi tipologi dari kedua pakar dilakukan sebagai bentuk penyederhanaan agar terdapat batas dan perbedaan yang jelas dari masing-masing tipologi, sehingga membantu dalam penyusunan preferensi *cluster* sesuai dengan tipologinya. Adapun penjelasan batasan masing-masing tipologi wisatawan mancanegara adalah sebagai berikut:

- a. *Explorer*, merupakan wisatawan baik individual maupun grup yang bertujuan ke daerah baru, dapat menerima fasilitas dan norma lokal, sehingga tingkat interaksi dengan masyarakat lokal tinggi;

- b. *Incipient mass*, merupakan wisatawan baik individual maupun grup yang bertujuan ke daerah yang sudah dikenal dan menerima fasilitas standar yang tersedia, sehingga tingkat interaksi dengan masyarakat lokal sudah mulai berkurang;
- c. *Mass tourist*, merupakan wisatawan baik individual maupun grup yang bertujuan untuk bersenang-senang dan mencari kemiripan dengan asal tempat tinggalnya, baik itu tempat yang dituju maupun fasilitas akomodasi, sehingga tingkat interaksi dengan masyarakat lokal sangat rendah.

### 2.3.2 Preferensi Wisatawan

Preferensi merupakan bagian dari perilaku seseorang sebagai konsumen yang mempunyai arti sesuatu yang lebih diminati dan merupakan pilihan atau kebutuhan prioritas. Preferensi tersebut menunjukkan tingkat kesukaan konsumen dari berbagai pilihan yang ada (Kotler dan Keller, 2008). Kotler dan Keller (2008) menyebutkan bahwa faktor yang berpengaruh dalam preferensi antara lain jenis produk yang ditawarkan, tingkat kepentingan produk menurut konsumen, serta tingkat kepuasan konsumen terhadap produk tersebut.

Pariwisata ada karena adanya wisatawan. Pitana dan Gayatri (2005) menyebutkan bahwa persepsi wisatawan dihasilkan oleh preferensi individual, pengalaman sebelumnya, dan informasi yang di dapatkannya, baik dari kerabat maupun orang luar. Persepsi wisatawan dari negara maju menyebutkan bahwa *authentic experience* (pengalaman otentik) hanya bisa didapatkan dari masyarakat tradisional. Lebih lanjut, dijelaskan bahwa kegiatan berwisata keluar negeri merupakan wahana pengembangan identitas manusia modern, serta meningkatkan kesadaran diri.

Pengembangan pariwisata dengan mempertimbangkan wisatawan sebagai salah satu pertimbangan utama merupakan hal yang penting dilakukan karena wisatawan merupakan salah satu

media aktif dalam mempromosikan produk wisata (*agent of promotion*). Bentuk promosi tersebut dilakukan melalui saling tukar informasi ataupun pengalaman kepada orang di sekitarnya. Pengalaman ataupun kepuasan seseorang yang telah menikmati perjalanan wisata (*travel experience*) merupakan media promosi dalam bentuk *mouth by mouth promotion* karena dipercaya kebenarannya oleh orang di sekitarnya (Yusuf, 2005).

**Preferensi yang dimaksud dalam penelitian ini mengacu pada pendapat Kotler dan Keller (2008) yaitu sesuatu yang lebih diminati oleh wisatawan sebagai bentuk pilihan prioritas.** Jika dikaitkan dengan penelitian maka dapat ditarik indikator penting bahwa preferensi dilakukan berdasarkan tipologi wisatawan mancanegara yang telah ditentukan sebelumnya. Adapun bentuk preferensi dalam penelitian ini dapat diukur melalui variabel preferensi terhadap *cluster* ODTW dan preferensi terhadap pelayanan sarana pariwisata masing-masing *cluster* ODTW. Preferensi tersebut juga diikuti oleh alasan dan saran pengembangan dari wisatawan mancanegara sebagai bentuk pertimbangan untuk mendapatkan arahan integrasi yang mengakomodir kebutuhan wisatawan. Preferensi yang dihasilkan diharapkan dapat meningkatkan daya saing kota sesuai dengan *Urban Life Cycle Theory* yang telah dibahas sebelumnya.

## **2.4 Sintesa Tinjauan Pustaka**

Berdasarkan hasil kajian teori yang dikaitkan dengan penelitian sesuai dengan pembahasan pada subbab sebelumnya, maka dapat ditarik indikator dan variabel penelitian yang digunakan untuk mencapai setiap sasaran penelitian. Adapun hasil sintesa tinjauan pustaka tersebut antara lain sebagai berikut.

### **2.4.1 Indikator dan Variabel Komponen Integrasi ODTW**

Dalam menyusun arahan integrasi antar ODTW, dapat ditarik indikator penelitian dari tinjauan pustaka terkait konsep integrasi pariwisata dan komponen pariwisata yang menghasilkan komponen integrasi pariwisata. Komponen integrasi yang dimaksud dalam penelitian ini sebagian besar termasuk dalam

komponen pariwisata, dengan indikator penelitian terdiri dari keterpaduan secara fisik antar ODTW dan keterjangkauan pelayanan sarana pariwisata. Indikator pertama yaitu keterpaduan secara fisik antar ODTW terdiri dari komponen yang digunakan untuk pembentukan *cluster* ODTW. Setelah *cluster* ODTW terbentuk, maka akan dilakukan analisis terhadap keterjangkauan pelayanan sarana pariwisata-nya sebagai bahan untuk analisis selanjutnya.

Pada indikator pertama, variabel kedekatan geografis atau jarak digunakan untuk mengukur kedekatan secara spasial antar ODTW dalam satuan kilometer (km) yang merupakan dasar pembentukan *cluster* dalam integrasi ODTW. Namun, selain kedekatan jarak, integrasi ODTW juga perlu memperhatikan aksesibilitas atau kemudahan pencapaian antar ODTW. Kemudahan pencapaian tersebut dapat diukur berdasarkan permasalahan aksesibilitas yang terjadi sehingga dapat mempengaruhi lama tempuh antar ODTW. Selain itu, kemudahan pencapaian juga dapat dinilai berdasarkan moda transportasi penghubungnya, dimana ODTW yang dilalui moda transportasi umum yang sama dapat menjadi satu *cluster*.

Selain menggunakan batas geografis antar ODTW, integrasi ODTW juga harus memperhatikan bentuk daya tarik wisata yang ditawarkan, dimana 1 (satu) *cluster* yang memiliki variasi atraksi akan memunculkan keunggulan kompetitif. Hal tersebut yang mendasari pemilihan variabel diferensiasi atraksi ODTW. Dalam penelitian ini juga digunakan indikator ketersediaan sarana pariwisata berdasarkan keterjangkaiannya. Pelayanan sarana pariwisata yang maksimal pada setiap *cluster* dapat berpengaruh terhadap kenyamanan dan lama tinggal wisatawan. Oleh karena itu, dengan mengetahui tingkat ketersediaan sarana pariwisata yang serta tingkat ketercapaian berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara, maka dapat menghasilkan arahan integrasi fisik ODTW yang lebih spesifik. Adapun variabel-variabel tersebut diatas secara lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.



**Tabel 2.6 Indikator dan Variabel Komponen Integrasi ODTW**

No.	Indikator	Variabel
1.	Keterpaduan secara fisik antar ODTW	Kedekatan Geografis
		Diferensiasi Atraksi ODTW
		Kondisi Jalan Penghubung
		Moda Transportasi Penghubung
2.	Keterjangkauan pelayanan sarana pariwisata	Ketersediaan <i>Accommodation Services</i>
		Ketersediaan <i>Food Services</i>
		Ketersediaan <i>Supplementary Services</i>

Sumber: Hasil Kajian Pustaka Penulis, 2014

#### 2.4.2 Indikator dan Variabel Preferensi Wisatawan

Dalam mencapai sasaran analisis preferensi wisatawan, dapat ditarik indikator penelitian dari tinjauan pustaka terkait tipologi wisatawan dan *segmenting* wisatawan dalam konsep *city marketing*. Indikator yang dihasilkan berupa preferensi wisatawan berdasarkan masing-masing tipologi wisatawan. Tipologi wisatawan yang digunakan dalam penelitian ini antara lain *explorer*, *incipient mass*, dan *mass tourist*. Ketiga tipologi tersebut merupakan bentuk penyederhanaan agar terdapat batas yang jelas antar masing-masing tipologi. Adapun penjelasan batasan antar masing-masing tipologi telah diuraikan dalam hasil kajian pustaka sebelumnya.

Variabel yang dihasilkan untuk mengidentifikasi karakteristik wisatawan sesuai tipologinya antara lain karakteristik demografis wisatawan dan karakteristik kunjungan wisatawan. Variabel tersebut juga digunakan untuk pengelompokan wisatawan berdasarkan kesamaan karakteristiknya. Karakteristik demografis yang dimaksud antara lain jenis kelamin, usia, tingkat penghasilan, dan asal benua wisatawan. Sedangkan karakteristik kunjungan wisatawan diukur dari jumlah kunjungan, durasi kunjungan, dan maksud perjalanan wisatawan. Dari hasil pengelompokan wisatawan dan pembahasan karakteristiknya tersebut, maka dapat dilakukan analisis preferensi untuk masing-masing tipologi wisatawan.

Preferensi yang dimaksud dalam penelitian ini didapatkan dari masing-masing tipologi wisatawan mancanegara, antara lain diukur melalui variabel preferensi terhadap *cluster* ODTW yang telah dibentuk, serta preferensi terhadap pelayanan sarana pariwisata masing-masing *cluster*. Preferensi tersebut merupakan kecenderungan minat dan pilihan wisatawan terhadap variabel yang diukur, serta diikuti oleh alasan dan saran pengembangan sebagai pertimbangan dalam melakukan analisis penyusunan arahan integrasi. Dengan mengetahui preferensi sesuai karakteristik tipologi wisatawan mancanegara, maka akan dihasilkan arahan integrasi fisik yang lebih spesifik sesuai kebutuhan wisatawan. Adapun variabel-variabel tersebut diatas secara lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 2.7 Indikator dan Variabel Preferensi Wisatawan**

No.	Indikator	Variabel
1.	Karakteristik berdasarkan tipologi wisatawan mancanegara	Karakteristik Demografis Wisatawan
		Karakteristik Kunjungan Wisatawan
2.	Preferensi berdasarkan tipologi wisatawan mancanegara	Preferensi terhadap <i>Cluster</i> ODTW
		Preferensi terhadap Pelayanan Sarana Pariwisata

*Sumber: Hasil Kajian Pustaka Penulis, 2014*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian**

##### **3.1.1 Pendekatan Penelitian**

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan rasionalistik. Pendekatan rasionalistik bersifat pemaknaan terhadap realitas empiris berdasarkan pengetahuan teoritis dan berangkat dari *grand theory* sebagai landasan penelitiannya (Moleong, 1989). Muhadjir (2000) menambahkan bahwa pemahaman intelektual dan kemampuan argumentatif perlu didukung data empirik yang relevan, sehingga dalam pendekatan rasionalistik, fakta empirik bukan hanya sensual, melainkan ada empiri logik, teoritik, dan etik.

Pendekatan rasionalistik dalam penelitian ini digunakan karena data yang digunakan dalam penelitian ini selain berupa data empiri yang dapat terukur di lapangan, juga berupa data logika/ etik. Data logika/ etik yang dimaksud adalah preferensi wisatawan terhadap *cluster* ODTW dan pelayanan sarana pariwisata masing-masing *cluster* ODTW di Kota Yogyakarta. Lebih lanjut, temuan empirik yang dihasilkan kemudian dijelaskan ke dalam model konseptual berupa arahan pengembangan integrasi secara fisik dalam pariwisata Kota Yogyakarta. Dalam penelitian ini, tujuan tersebut didapatkan dengan interpretasi data melalui wawancara dan metode analisis lainnya untuk memahami preferensi wisatawan berdasarkan pengalaman orisinil dari situasi spesifik.

##### **3.1.2 Jenis Penelitian**

Penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian kualitatif, dimana salah satu tujuan penelitian kualitatif adalah untuk mendeksripsikan secara detail mengenai perilaku dan pemikiran seseorang atau lebih, dimana implikasi dari tujuan ini adalah berusaha mempelajari pola pikir dan perspektif objek penelitian (Henn, 2006). Penelitian kualitatif berangkat dari paradigma rasionalistik yang menghendaki adanya pembahasan dari empiri

logik, teoritik, dan empiri etik disamping fakta dari empiri sensual (Muhadjir, 2000).

Penelitian kualitatif dalam konteks penelitian ini bersifat deskriptif, yang bertujuan memberikan gambaran atau interpretasi secara benar dan mendalam terhadap suatu objek melalui analisis secara ilmiah dan logis untuk menggambarkan hubungan antar berbagai variabel (Nasution, 2005). Penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif menurut Henn (2006) merupakan penelitian yang memfokuskan pada persepsi subjek penelitian dan pengamatan di lapangan yang juga didasari pada landasan-landasan teori dan konsep sebagai acuan dalam proses analisis agar memberikan hasil penelitian yang objektif.

### **3.2 Variabel Penelitian**

Menurut Wardiyanta dalam Sukaryono (2012), variabel penelitian merupakan operasionalisasi sebuah konsep untuk diteliti secara empiris. Variabel yang dirumuskan dalam penelitian ini akan digunakan untuk mencapai sasaran penelitian serta didapatkan dari kajian pustaka yang telah disintesis sebelumnya dan relevan dengan ruang lingkup penelitian. Dalam penelitian ini, variabel-variabel yang teridentifikasi berdasarkan sintesa kajian pustaka namun kurang relevan dengan ruang lingkup penelitian tidak akan digunakan sebagai variabel penelitian. Adapun variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 3.1 Variabel Penelitian

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
1.	Identifikasi karakteristik komponen integrasi ODTW Kota Yogyakarta	Keterpaduan secara fisik antar ODTW	Kedekatan Geografis	Jarak yang menghubungkan 1 (satu) ODTW dengan ODTW lainnya dalam satuan kilometer (km)
			Diferensiasi Atraksi ODTW	Bentuk atraksi wisata yang ditawarkan oleh 1 (satu) ODTW, seperti adat istiadat; kesenian; <i>event</i> hiburan; atau bangunan dan benda bersejarah
			Kondisi Jalan Penghubung	Kondisi jalan untuk menuju 1 (satu) ODTW dan menghubungkan dengan ODTW lainnya yang berpengaruh pada efisiensi waktu tempuh perjalanan
			Moda Transportasi Penghubung	Rute moda transportasi umum untuk mencapai 1 (satu) ODTW dan menghubungkan dengan ODTW lainnya
2.	Analisis pembentukan <i>cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta	Hasil Analisis Sasaran 1		
		Keterjangkauan Pelayanan Sarana Pariwisata	Ketersediaan <i>Accommodation Services</i>	Ketersediaan penginapan dan <i>travel agent</i> yang dapat diakses oleh <i>pedestrian</i> dari 1 (satu) ODTW
			Ketersediaan <i>Food Services</i>	Ketersediaan rumah makan dan mini market yang dapat diakses oleh <i>pedestrian</i> dari 1 (satu) ODTW
			Ketersediaan <i>Supplementary Services</i>	Ketersediaan toko suvenir dan apotek yang dapat diakses oleh <i>pedestrian</i> dari 1 (satu) ODTW

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
3.	Analisis preferensi wisatawan mancanegara terhadap <i>cluster</i> ODTW yang dibentuk	Hasil Analisis Sasaran 2		
		Karakteristik berdasarkan Tipologi Wisatawan Mancanegara	Karakteristik Demografis Wisatawan	Karakteristik demografis masing-masing tipologi wisatawan mancanegara yaitu tipe <i>explorer</i> , <i>incipient mass</i> , dan <i>mass tourist</i> yang terdiri dari jenis kelamin, usia, tingkat penghasilan wisatawan, serta asal benua
			Karakteristik Kunjungan Wisatawan	Karakteristik kunjungan masing-masing tipologi wisatawan mancanegara yaitu tipe <i>explorer</i> , <i>incipient mass</i> , dan <i>mass tourist</i> yang terdiri dari jumlah kunjungan, durasi kunjungan, serta maksud perjalanan wisatawan
		Preferensi berdasarkan Tipologi Wisatawan Mancanegara	Preferensi terhadap <i>Cluster</i> ODTW	Kecenderungan minat masing-masing tipologi wisatawan mancanegara yaitu tipe <i>explorer</i> , <i>incipient mass</i> , dan <i>mass tourist</i> terhadap <i>cluster</i> ODTW yang telah dibentuk, serta alasan pemilihan dan saran pengembangan <i>cluster</i>
			Preferensi terhadap Pelayanan Sarana pariwisata	Penilaian masing-masing tipologi wisatawan mancanegara yaitu tipe <i>explorer</i> , <i>incipient mass</i> , dan <i>mass tourist</i> terhadap ketersediaan dan pelayanan sarana pariwisata untuk masing-masing <i>cluster</i> ODTW, serta alasan dan saran pengembangan sarana pariwisata

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
4.	Penyusunan arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta	Hasil Analisis Sasaran 3		

*Sumber: Penulis, 2014*



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

### 3.3 Populasi dan Sampel

Populasi adalah kelompok elemen yang berupa orang atau kejadian, dimana peneliti tertarik untuk menjadikan elemen tersebut sebagai obyek penelitian. Populasi menurut Sugiyono (2012) merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah keseluruhan satuan analisis yang merupakan sasaran penelitian dan ditentukan melalui *selective segmenting* dari pendapat Yoeti (2005), yaitu seluruh wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Kota Yogyakarta.

Sampel penelitian merupakan bagian dari populasi yang menjadi objek sesungguhnya dari suatu penelitian (Koentjaraningrat, 1997). Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *nonprobability sampling* (pengambilan sampel tidak acak). Teknik *nonprobability sampling* umum digunakan dalam penelitian terhadap perilaku wisatawan karena jumlah populasi yang tidak tetap dan tidak diketahui secara pasti (Jung, 2000). Sugiarto (2003) menyebutkan bahwa dalam teknik *nonprobability sampling*, pemilihan sampel didasarkan pada kriteria tertentu sehingga tidak semua anggota populasi dapat dijadikan sebagai sampel. Hal tersebut dapat menyebabkan bias dan dianggap tidak mewakili karakteristik populasi, namun melalui teknik *nonprobability sampling*, terdapat tingkat pengetahuan dan pengalaman tertentu dari peneliti sebagai bahan pertimbangan untuk menentukan sampel penelitian, sehingga mengurangi tingkat kesalahan akibat ketidaktahuan yang umumnya terjadi dalam teknik *probability sampling*. Penggunaan teknik *nonprobability sampling* dalam penelitian ini juga bertujuan dalam hal efisiensi waktu pengumpulan data dan analisis penelitian.

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini lebih lanjut menggunakan metode *purposive sampling*. *Purposive sampling* menurut Sugiyono (2009) bertujuan untuk mengambil

subjek berdasarkan pertimbangan atau kriteria tertentu serta ditentukan untuk tujuan tertentu, sehingga data yang diperoleh lebih representatif. Pengambilan sampel melalui *purposive sampling* dalam penelitian ini digunakan untuk mempertimbangkan tingkat pemahaman responden terhadap ODTW Kota Yogyakarta sehingga dapat memberikan informasi yang sesuai untuk tujuan penelitian.

Fraenkel dan Wallen (2003) menyebutkan bahwa besaran sampel minimal untuk penelitian dengan pendekatan deskriptif adalah 100 orang. Supranto (1992) menyebutkan bahwa untuk penelitian dengan metode tertentu seperti metode deskriptif atau korelasional, jumlah sampel yang direkomendasikan adalah sebanyak minimum 100 sampai 400 responden untuk menekan kesalahan sampling (*sampling error*) dan dapat dianggap sebagai sampel yang representatif. Roscoe (1975) menyarankan ukuran sampel yang layak digunakan dalam penelitian adalah 30 sampai dengan 500 responden. Berdasarkan pendapat pakar tersebut diatas, serta disesuaikan dengan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara di Kota Yogyakarta yang fluktuatif dan pertimbangan efisiensi waktu penelitian, maka ukuran sampel dalam penelitian ini ditentukan sebanyak 100 responden.

Metode *purposive sampling* tersebut secara lebih spesifik menggunakan jenis *criterion sampling*, karena jenis ini dapat digunakan dalam penelitian *quench qualitative* dengan cara menentukan kriteria sampel di awal penelitian (Patton dalam Suprihardjo, 2013). *Criterion sampling* adalah teknik pengambilan sampel dalam *purposive sampling* yang digunakan untuk menentukan kriteria tertentu berdasarkan kepentingan responden yang dibutuhkan oleh peneliti (Patton, 2002). Kriteria sampel yang dimaksud adalah wisatawan mancanegara baik laki-laki maupun perempuan yang sedang melakukan kunjungan wisata ke Kota Yogyakarta, berusia antara 18 – 65 tahun, pendidikan terakhir Sekolah Menengah Pertama (SMP) atau sederajat. Selain itu, persepsi dan penilaian wisatawan terhadap suatu ODTW selain berhubungan dengan umur wisatawan, juga

berhubungan erat dengan pengalaman wisata wisatawan (Jung, 2000). Oleh karena itu, kriteria sampel secara lebih spesifik adalah wisatawan mancanegara yang telah berkunjung ke Yogyakarta minimal 2 (dua) kali dan telah berkunjung ke minimal 1 (satu) ODTW untuk tiap *cluster*. Dalam hal ini, wisatawan mancanegara dengan pengalaman wisata lebih luas akan cenderung kritis dan objektif dalam penilaian pariwisata, dimana mereka tidak hanya menilai kondisi atraksi yang ditawarkan, namun juga produk wisata secara keseluruhan.

Wisatawan mancanegara dalam penelitian ini dikelompokkan sesuai tipologi wisatawannya untuk mendapatkan hasil preferensi yang sesuai untuk masing-masing tipologi. Tipologi wisatawan yang dimaksud antara lain *explorer*, *incipient mass*, dan *mass tourist*. Oleh karena itu, selain kriteria-kriteria tersebut diatas terdapat kriteria untuk pengelompokan wisatawan yang dibedakan dari kelompok usia, tingkat penghasilan perbulan, serta maksud perjalanan wisatawan. Kriteria responden dalam penelitian ini didapatkan dari variabel karakteristik demografis dan karakteristik kunjungan wisatawan, yang ditambahkan oleh kriteria jumlah kunjungan minimum per *cluster*. Adapun kriteria pengelompokan wisatawan yang dimaksud dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 3.2 Kriteria Tiap Kategori Responden Penelitian**

Kriteria	Kategori Responden		
	Responden 1	Responden 2	Responden 3
Usia	18 – 40 tahun	18 – 65 tahun	40 – 65 tahun
Penghasilan Per Bulan	< US\$ 740	US\$ 740 – 1480	> US\$ 1480
Maksud Perjalanan	Menikmati daya tarik wisata dan berinteraksi dengan masyarakat lokal di tempat tujuan	Menikmati daya tarik wisata di tempat tujuan dan relaksasi (menghindari kesibukan atau rutinitas)	Menikmati daya tarik wisata di tempat tujuan, relaksasi (menghindari kesibukan atau rutinitas), maupun bersenang-senang

*Sumber: Penulis, 2014*

### 3.4 Metode Penelitian

#### 3.4.1 Metode Pengumpulan Data

Proses pengumpulan data dapat diartikan sebagai proses atau kegiatan yang dilakukan peneliti untuk mengungkap atau menjangkau berbagai fenomena, informasi, atau kondisi lokasi penelitian sesuai dengan lingkup penelitian. Dalam penelitian ini pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi yang dapat dilakukan dengan menggunakan teknik survei primer dan sekunder. Adapun kebutuhan data dan teknik pengambilannya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 3.3 Metode Pengumpulan Data**

Sasaran	Kebutuhan Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
Identifikasi karakteristik komponen integrasi ODTW Kota Yogyakarta	Jarak antar ODTW	a. Observasi lapangan b. Wawancara semi-terstruktur c. Survei Instansional d. Survei literatur	a. Pengamatan lapangan b. Pengelola ODTW c. Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta d. RTRW dan RIPP Kota Yogyakarta, serta hasil penelitian terkait
	Jenis atraksi wisata		
	Kondisi jaringan jalan penghubung		
	Rute moda transportasi penghubung		
Analisis pembentukan <i>cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta	Ketersediaan <i>accomodation services, food services, dan supplementary services</i>		
Analisis preferensi wisatawan mancanegara terhadap <i>cluster</i> ODTW yang dibentuk	Karakteristik Demografis Wisatawan	Penyebaran kuisioner	Responden penelitian, yaitu wisatawan mancanegara
	Karakteristik Kunjungan Wisatawan		
	Preferensi terhadap <i>Cluster</i> ODTW		
	Preferensi terhadap Pelayanan Sarana pariwisata		

*Sumber: Penulis, 2014*

### 3.4.1.1 Teknik Survei Primer

Survei primer adalah survei yang dilakukan untuk mengumpulkan data secara langsung dari lapangan, dengan cara wawancara, penyebaran kuisioner, maupun pengamatan langsung ke lapangan. Dalam penelitian ini, pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara, penyebaran kuesioner, dan observasi lapangan.

#### a. Wawancara semi-terstruktur

Wawancara adalah percakapan antar 2 (dua) pihak yaitu pewawancara (*interviewer*) dan pihak yang diwawancarai (*interviewee*) dengan tujuan mencapai maksud tertentu. Jenis wawancara dalam penelitian ini menggunakan wawancara semi-terstruktur. Jenis wawancara ini dipilih karena proses wawancara belum tentu bisa dilakukan lagi, karena kondisi sampel yaitu wisatawan mancanegara yang tidak menetap di wilayah penelitian. Wawancara semi-terstruktur umum dilakukan dalam penelitian *quench qualitative* karena dapat mengeksplorasi jawaban *interviewee*, namun masih dipandu *interview guide* yang berisi topik yang perlu dibahas (Suprihardjo dkk, 2013).

Wawancara semi-terstruktur memiliki kelebihan dari wawancara terstruktur sebab dapat melakukan *probing*, yang merupakan salah satu cara menggali informasi lebih mendalam. *Probing* memiliki dua fungsi utama, yaitu (1) Memotivasi responden dalam mengklarifikasi suatu jawaban atau untuk menjelaskan alasan atas jawaban yang diberikan; dan (2) Membantu fokus percakapan dalam topik khusus dari wawancara. Wawancara semi-terstruktur dalam penelitian ini dilakukan terhadap pengelola ODTW dan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta untuk mencapai sasaran 1 penelitian yaitu mengidentifikasi keterpaduan secara fisik antar ODTW dan sasaran 2 penelitian yaitu mengidentifikasi keterjangkauan pelayanan sarana pariwisata.

**b. Penyebaran kuisioner**

Kuesioner merupakan pengumpulan data yang efisien bila peneliti mengetahui secara jelas apa yang disyaratkan dan bagaimana mengukur variabel yang diminati. Terdapat dua jenis kuesioner dalam penelitian, yaitu kuesioner dengan pertanyaan dan jawaban terbuka dan kuesioner dengan pertanyaan dan jawaban tertutup. Kuesioner dengan pertanyaan dan jawaban terbuka adalah kuesioner yang menghendaki responden menjawab atau memberi respon dalam cara yang mereka pilih. Dengan kata lain respon tidak dispesifikasi. Sedangkan kuesioner dengan pertanyaan dan jawaban tertutup adalah kuesioner yang menghendaki responden untuk membuat pilihan di antara satu set alternatif tertentu yang telah ditetapkan oleh peneliti. Dalam penelitian ini, digunakan kedua metode kuesioner tersebut diatas yang kemudian disebar ke sampel penelitian, yaitu wisatawan mancanegara, untuk mencapai sasaran 3 penelitian yang bertujuan mengetahui preferensi wisatawan terhadap *cluster* ODTW yang telah dibentuk serta pelayanan sarana pariwisata untuk masing-masing *cluster*.

**c. Observasi lapangan**

Observasi lapangan dilakukan agar peneliti dapat bekerja berdasarkan data, yaitu fakta yang diperoleh melalui observasi (Nasution, 1998). Dalam penelitian ini, dilakukan observasi terstruktur, yaitu pengamatan yang dilakukan secara sistematis, untuk mencapai sasaran 1 penelitian yaitu mengidentifikasi keterpaduan secara fisik antar ODTW dan sasaran 2 penelitian yaitu mengidentifikasi keterjangkauan pelayanan sarana pariwisata. Observasi terstruktur dipilih karena peneliti telah mengidentifikasi aspek-aspek apa saja yang relevan dengan penelitian untuk dilakukan pengamatan (Suprihardjo dkk, 2013). Pada jenis observasi ini, peneliti melakukan *checklist data* yang digunakan sebagai

pedoman penelitian. Alat bantu yang digunakan dalam metode observasi lapangan adalah peralatan mekanis, yaitu kamera sebagai alat perekam gambar.

#### **3.4.1.2 Teknik Survei Sekunder**

Survei sekunder dilakukan melalui survei instansional dengan melakukan tinjauan ke instansi-instansi yang terkait dengan penelitian ini. Data sekunder yang didapatkan dalam penelitian ini bersifat sebagai data pendukung dan pelengkap bagi data primer yang merupakan data utama dalam mencapai tujuan penelitian. Kemudian dilakukan inventarisasi data melalui metode interpretasi dokumen. Adapun teknik survei sekunder yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. **Survei instansional**, dilakukan untuk mencari data pendukung penelitian yang didapatkan dari instansi-instansi terkait. Instansi tersebut antara lain Bappeda Provinsi DIY, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi DIY, Bappeda Kota Yogyakarta, serta Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Yogyakarta.
- b. **Survei literatur**, dilakukan melalui studi kepustakaan di buku, hasil penelitian, serta peraturan dan kebijakan yang berhubungan dengan penelitian. Peraturan dan kebijakan yang dimaksud antara lain berupa RTRW Provinsi DIY, RTRW Kota Yogyakarta, RIPPDA Provinsi DIY, dan RIPP Kota Yogyakarta. sedangkan peraturan, kebijakan, dan hasil penelitian yang digunakan adalah literatur yang terkait dengan penelitian, yaitu integrasi pariwisata berdasarkan preferensi wisatawan. Literatur yang didapatkan dalam penelitian ini digunakan sebagai dasar *theoretical descriptive analysis*.

#### **3.4.2 Metode Analisis Penelitian**

Analisis data merupakan proses mencari dan menyusun data yang diperoleh secara sistematis, dengan mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang



penting untuk dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain (Sugiyono, 2012).

Analisis data digunakan untuk membantu memberikan pilihan terbaik dari kondisi nyata yang ada dilapangan, serta memberikan pemahaman yang luas akan suatu konsep yang akan diajalnkan. Adapun proses analisis data dalam penelitian ini disusun sesuai sasaran penelitian, yang dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 3.4 Metode Analisis Penelitian**

No	Sasaran	Input	Teknik Analisis Data	Output
1.	Identifikasi karakteristik komponen integrasi ODTW Kota Yogyakarta	Kedekatan Geografis Diferensiasi Atraksi ODTW Kondisi Jalan Penghubung Moda Transportasi Penghubung	<i>Theoretical Descriptive Analysis dan Empirical Descriptive Analysis</i>	Karakteristik komponen pembentuk <i>cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta
2.	Analisis pembentukan <i>cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta	Hasil Analisis Sasaran 1 Ketersediaan <i>Accommodation Services, Food Services, dan Supplementary Services</i>	<i>Theoretical Descriptive Analysis</i>	<i>Cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta dan ketersediaan sarana pariwisata masing-masing <i>cluster</i>
3.	Analisis preferensi wisatawan mancanegara terhadap <i>cluster</i> ODTW yang dibentuk	Hasil Analisis Sasaran 2 Karakteristik Demografis Wisatawan Karakteristik Kunjungan Wisatawan Preferensi terhadap <i>Cluster</i> ODTW Preferensi terhadap	<i>Descriptive Statistics Analysis</i>	Preferensi terhadap <i>cluster</i> ODTW Kota Yogyakarta dan pelayanan sarana pariwisata sesuai dengan tipologi wisatawan mancanegara

No	Sasaran	Input	Teknik Analisis Data	Output
		Pelayanan Sarana pariwisata		
4.	Penyusunan arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta	Hasil Analisis Sasaran 3	Validasi Triangulasi	Arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara

Sumber: Penulis, 2014

### 1. Identifikasi karakteristik komponen integrasi ODTW Kota Yogyakarta

Dalam mengidentifikasi karakteristik ODTW Kota Yogyakarta digunakan teknik *empirical descriptive analysis* dan *theoretical descriptive analysis*. *Empirical descriptive analysis* merupakan analisis dalam melakukan identifikasi secara intensif terhadap perilaku, karakteristik, maupun data eksisting lainnya yang jika dikompilasikan akan dapat menjawab sasaran penelitian. Analisis tersebut kemudian diperkuat dengan teori terkait melalui *theoretical descriptive analysis*.

*Theoretical descriptive analysis* merupakan analisis yang dilakukan dengan membandingkan antara kondisi eksisting di lapangan dengan teori, kebijakan, serta hasil penelitian terkait. Teknik analisis ini memberikan gambaran mengenai objek studi secara mendalam, dengan tujuan untuk menggambarkan karakteristik dari sebuah sampel ataupun populasi yang teramati dan dapat digambarkan lewat teks, tabel, dan gambar.

Input data yang dibutuhkan dalam sasaran ini adalah data karakteristik fisik untuk membentuk *cluster* ODTW. Data tersebut antara lain kedekatan jarak yang menghubungkan 1 (satu) ODTW dengan ODTW lainnya, kondisi jalan penghubung dan permasalahan transportasi yang dihadapi

ODTW yang berpengaruh terhadap lamanya waktu tempuh perjalanan, jenis dan rute moda transportasi umum yang menghubungkan 1 (satu) ODTW dengan ODTW lainnya, serta diferensiasi atraksi ODTW.

Data-data tersebut diatas didapatkan berdasarkan hasil observasi lapangan di seluruh ODTW Kota Yogyakarta yang menjadi objek penelitian, wawancara semi-terstruktur dengan pengelola ODTW Kota Yogyakarta, serta survei sekunder dari RTRW Kota Yogyakarta, RIPP Kota Yogyakarta, dan hasil penelitian terkait. Output yang dihasilkan dari teknik analisis ini adalah karakteristik komponen pembentuk integrasi pada tiap-tiap ODTW di Kota Yogyakarta, yaitu hubungan keterkaitan antar ODTW untuk masing-masing komponen integrasi ODTW. Jika terdapat keterkaitan antar ODTW untuk masing-masing komponen integrasi yang sesuai dengan bahan komparasi (teori, kebijakan, dan penelitian terdahulu), maka ODTW-ODTW tersebut dapat dinilai memiliki keterkaitan yang kuat. Output ini kemudian dijadikan sebagai input data pada analisis selanjutnya.

## **2. Analisis pembentukan *cluster* ODTW Kota Yogyakarta**

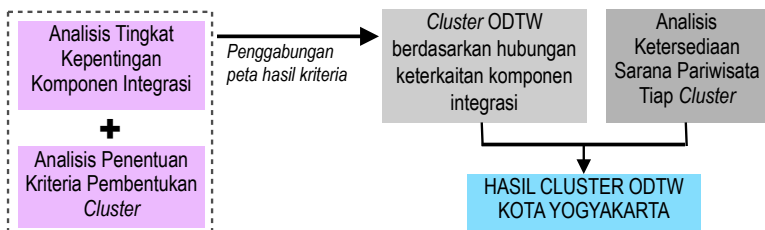
Untuk mencapai sasaran ini, maka dilakukan *theoretical descriptive analysis* dengan input data berupa hasil karakteristik komponen integrasi dari sasaran sebelumnya. *Theoretical descriptive analysis* pada sasaran ini bertujuan untuk membantu menemukan proses pembentukan *cluster* ODTW dan integrasi antar ODTW melalui analisis komparasi dengan teori, kebijakan, dan hasil penelitian terkait.

Dalam membentuk *cluster* ODTW, input data yang digunakan adalah komponen fisik dari indikator keterpaduan secara fisik antar ODTW dan terdiri dari variabel kedekatan geografis, kondisi jalan penghubung, moda transportasi penghubung, serta diferensiasi atraksi ODTW. Proses *theoretical descriptive analysis* dalam sasaran pembentukan

*cluster* ODTW Kota Yogyakarta terlebih dahulu digunakan untuk menentukan tingkat kepentingan variabel. Penentuan tingkat kepentingan variabel bertujuan untuk mengetahui tingkatan variabel mana yang lebih penting dari variabel lainnya sebagai *input* dalam poses penggabungan peta individu untuk menghasilkan *cluster*.

Setelah didapatkan tingkat kepentingan variabel komponen integrasi, proses *theoretical descriptive analysis* juga dilakukan untuk melakukan spesifikasi variabel-variabel tersebut dengan melakukan komparasi antara karakteristik dari sasaran sebelumnya dengan teori, kebijakan, dan penelitian terdahulu agar menghasilkan kriteria pembentukan *cluster* yang spesifik terhadap kondisi eksisting di lapangan. Analisis kemudian dilanjutkan dengan proses penggabungan atau penampalan peta individu hasil kriteria untuk menghasilkan peta ODTW yang memiliki hubungan keterkaitan sehingga membentuk *cluster* ODTW.

Kemudian dari *cluster* yang telah terbentuk tersebut akan diidentifikasi ketersediaan dan ketercapaian komponen pelayanan sarana pariwisata. Pelayanan sarana pariwisata yang dimaksud adalah ketersediaan *accomodation services*, *food services*, dan *supplementary services* yang dapat dijangkau oleh pejalan kaki (*pedestrian*) dari ODTW dalam 1 (satu) *cluster*. Output dari analisis ini berupa bentuk fisik *cluster* ODTW Kota Yogyakarta, dengan analisis ketersediaan sarana pariwisata untuk tiap *cluster*.



**Gambar 3.1 Proses Pembentukan *Cluster* ODTW**

*Sumber: Penulis, 2015*

### 3. Analisis preferensi wisatawan mancanegara terhadap *cluster* ODTW yang dibentuk

Pada sasaran ini, tahap analisis pertama yang dilakukan adalah melakukan pengelompokan wisatawan mancanegara berdasarkan tipologinya. Hal tersebut digunakan untuk mengelompokkan wisatawan mancanegara berdasarkan kesamaan karakteristiknya dan didapatkan melalui *screening* responden. Dalam *screening* tersebut, selain terdiri atas kriteria masing-masing tipologi wisatawan mancanegara, juga berisikan kriteria umum untuk penentuan responden yang cocok dengan penelitian. Dari hasil pengelompokan wisatawan mancanegara, akan dianalisis karakteristik masing-masing tipologi wisatawan berdasarkan karakteristik demografis dan karakteristik kunjungannya.

Setelah mendapatkan wisatawan sesuai dengan tipologinya dan gambaran karakteristiknya, kemudian dilakukan analisis preferensi terhadap *cluster* ODTW dan preferensi terhadap pelayanan sarana pariwisata setiap *cluster* berdasarkan preferensi masing-masing tipologi wisatawan mancanegara. Input data berupa preferensi merupakan data skala ordinal, yang merupakan pengelompokan objek berdasarkan tingkatan tertentu untuk menyatakan urutan peringkat (Sugiarto, 2003). Selain itu terdapat data pendukung berupa alasan pemilihan dan saran pengembangan wisatawan sebagai bahan diskusi dalam analisis untuk menemukan *cluster* mana yang menjadi prioritas penanganan integrasi berdasarkan hierarkinya, sehingga data bersifat mendukung dan tidak dieksplorasi secara lebih mendalam. Data tersebut kemudian diinterpretasikan melalui teknik analisis *descriptive statistics*.

Analisis *descriptive statistics* menurut Trochim (2006) merupakan metode penyajian suatu gugus data untuk menaksir kualitas data dengan menggambarkan ringkasan statistik, baik *mean*, *median*, *modus*, maupun standar deviasi. Analisis *descriptive statistics* dalam pencapaian sasaran ini berguna

untuk menggambarkan *modus* data melalui persentase preferensi masing-masing tipologi terhadap masing-masing *cluster* ODTW, sehingga terbentuk urutan kecenderungan *cluster*. Analisis *descriptive statistics* memberikan interpretasi secara kuantitatif dan kualitatif secara detail dan sistematis terhadap data di lapangan, sehingga menghasilkan temuan yang spesifik terhadap karakteristik di lapangan. Adapun interpretasi kuantitatif yang dimaksud adalah penyajian diagram, sedangkan interpretasi kualitatif yang dimaksud adalah deskripsi spesifik dan penyajian diskusi dan argumentasi terhadap hasil kuantitatif yang ditemukan. Dalam hal ini, interpretasi kualitatif dilakukan melalui diskusi hasil persentase dengan alasan dan saran pengembangan berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara. Hasil dari sasaran ini akan dijadikan sebagai input dalam penyusunan arahan integrasi untuk sasaran selanjutnya.

#### **4. Penyusunan arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta**

Untuk mencapai sasaran terakhir penelitian berupa penyusunan arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta, input data yang dibutuhkan adalah hasil diskusi *descriptive statistics* preferensi wisatawan mancanegara dari sasaran sebelumnya. Adapun sasaran ini dilakukan melalui teknik validasi triangulasi. Validasi triangulasi bertujuan untuk melakukan validasi bukti dalam memperkuat pemahaman peneliti terhadap apa yang telah ditemukan.

Ghony (2012) menyebutkan bahwa triangulasi salah satu teknik pemeriksaan kredibilitas atau kepercayaan data. Mukhtar (2013) juga menambahkan bahwa dalam penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif, triangulasi adalah teknik yang digunakan untuk menguji derajat kepercayaan hasil penelitian yang telah dilakukan. Triangulasi yang digunakan adalah triangulasi sumber yang dilakukan dengan cara membandingkan data hasil penelitian dengan berbagai macam

sumber sebagai bahan pertimbangan, yaitu dokumen yang berkaitan serta hasil penelitian yang telah berhasil diterapkan di wilayah lain (*best practice*). Teknik pemeriksaan / validasi data dilakukan melalui proses verifikasi data hasil penelitian dengan membandingkan dengan beberapa sumber, kemudian proses interpretasi dengan melakukan elaborasi terhadap benang merah yang ditemukan dari proses sebelumnya (Miles dan Huberman, 1994). Tujuan penggunaan triangulasi berdasarkan Sugiyono dalam Sholihah (2008) adalah untuk menemukan kesesuaian solusi dari semua sumber informasi untuk menemukan pilihan yang terbaik. Hasil validasi dari triangulasi adalah terakomodasinya sumber informasi untuk menjadi pemecahan masalah yang terbaik.

Dari analisis ini diharapkan semua sumber informasi dapat terakomodasi sehingga muncul arahan pengembangan integrasi pariwisata Kota Yogyakarta yang implementatif. Hasil arahan kemudian akan dikelompokkan sesuai cakupan wilayahnya, yang berupa arahan makro dan mikro kawasan. Arahan makro kawasan merupakan arahan integrasi antar *cluster* ODTW Kota Yogyakarta dan merupakan arahan yang dapat diterapkan untuk semua *cluster* ODTW, sedangkan arahan mikro kawasan merupakan arahan spesifik untuk *cluster* tertentu sesuai dengan hierarki kebutuhan penanganannya sehingga dapat meningkatkan kunjungan wisatawan mancanegara pada *cluster* tersebut agar terbentuk integrasi ODTW yang lebih optimal. Output akhir yang diharapkan baik dalam proses analisis ini maupun dari keseluruhan penelitian adalah arahan pengembangan integrasi pariwisata berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara pada ODTW Kota Yogyakarta.

### **3.5 Tahapan Penelitian**

Penelitian ini terdiri dari beberapa tahapan pelaksanaan. Adapun tahapan pelaksanaan tersebut antara lain sebagai berikut:

### **1. Tahap Pertama : Perumusan Masalah**

Pada tahap ini dilakukan proses identifikasi dan perumusan masalah di kawasan penelitian. Berdasarkan rumusan masalah yang didapatkan, kemudian ditentukan tujuan penelitian yang diikuti dengan sasaran untuk mencapai tujuan tersebut.

### **2. Tahap Kedua: Studi Pustaka**

Pada tahap ini dilakukan proses pengumpulan dan studi pustaka berupa kajian yang relevan dengan topik penelitian. Pustaka yang digunakan berupa teori atau studi kasus dan diangkat dari literatur, sumber ilmiah, jurnal, maupun penelitian sejenis sebelumnya.

### **3. Tahap Ketiga: Pengumpulan Data**

Pada tahap ini dilakukan proses pengumpulan data melalui survei primer dan survei sekunder dengan tujuan untuk mendapatkan informasi dalam mencapai tujuan dan sasaran penelitian. Data yang didapatkan harus sesuai dengan variabel penelitian yang telah ditetapkan.

### **4. Tahap Keempat: Analisis Data**

Pada tahap ini dilakukan proses analisis data berdasarkan keseluruhan data yang didapatkan sebelumnya. Proses analisis data tersebut menggunakan teknik analisis yang sesuai dengan sasaran yang ingin dicapai, kemudian dilakukan penyajian data dari keseluruhan proses pengumpulan dan analisis data.

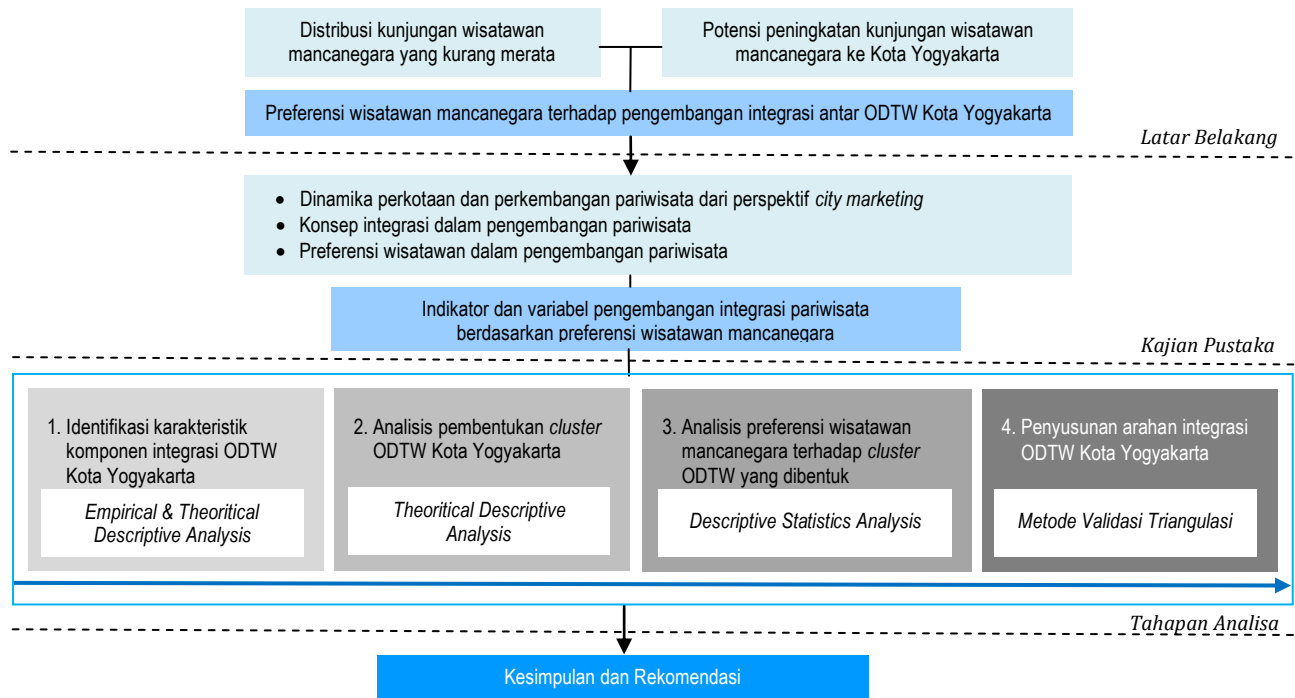
### **5. Tahap Kelima: Penarikan Kesimpulan**

Tahap ini merupakan akhir dari penelitian yang berupa penarikan kesimpulan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Berdasarkan kesimpulan tersebut maka dirumuskan arahan pengembangan pariwisata Kota Yogyakarta melalui integrasi fisik yang dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam pengembangan pariwisata Kota Yogyakarta oleh *stakeholder* terkait.



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

### 3.6 Kerangka Proses Analisis Penelitian



**Gambar 3.2 Kerangka Proses Analisis Penelitian**

*Sumber: Penulis, 2014*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

#### 4.1.1 Kondisi Fisik Dasar dan Orientasi Kota Yogyakarta

Objek Daya Tarik Wisata (ODTW) yang dimaksud dalam penelitian ini merupakan seluruh ODTW dengan daya tarik alam, budaya, dan kampung wisata di Kota Yogyakarta. Kota Yogyakarta memiliki luas 32,5 km<sup>2</sup>, yaitu sekitar 1,02% luas Provinsi DIY dan merupakan satu-satunya kota di Provinsi DIY. Lingkup wilayah Kota Yogyakarta secara administratif dan fungsional berbatasan dengan kabupaten-kabupaten berikut:

Sebelah utara : Kabupaten Sleman

Sebelah timur : Kabupaten Bantul dan Sleman

Sebelah selatan : Kabupaten Bantul

Sebelah barat : Kabupaten Bantul dan Sleman

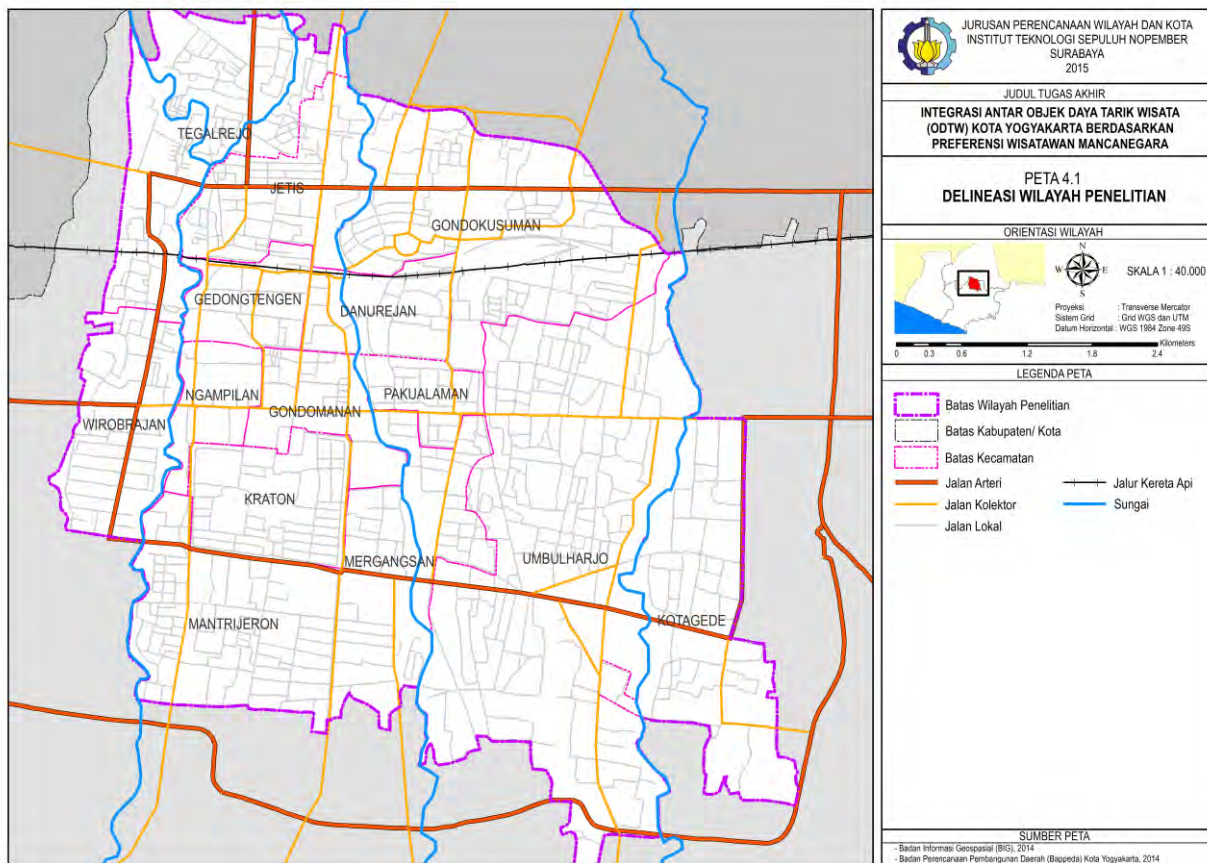
**Tabel 4.1 Pembagian Administrasi dan Luas Wilayah  
Kota Yogyakarta**

No	Kecamatan	Kelurahan	Luas Wilayah (Km <sup>2</sup> )
1	Mantrijeron	Gedongkiwo, Suryodiningratan, Mantrijeron	2,61
2	Kraton	Patehan, Panembahan, Kadipaten	1,40
3	Mergangsan	Brontokusuman, Keparakan, Wirogunan	2,31
4	Umbulharjo	Giwangan, Sorosutan, Pandeyan, Warungboto, Tahunan, Muja Muju, Semaki	8,12
5	Kotagede	Prenggan, Purbayan, Rejowinangun	3,07
6	Gondokusuman	Baciro, Demangan, Klitren, Kotabaru, Terban	3,99
7	Danurejan	Suryatmajan, Tegalpanggung, Bausasran	1,10
8	Pakualaman	Purwokinanti, Gunungketur	0,63
9	Gondomanan	Prawirodirjan, Ngupasan	1,12
10	Ngampilan	Notoprajan, Ngampilan	0,82
11	Wirobrajan	Petangpuluhan, Wirobrajan, Pakuncen	1,76
12	Gedongtengen	Pringgokusuman, Sosromenduran	0,96

No	Kecamatan	Kelurahan	Luas Wilayah (Km <sup>2</sup> )
13	Jetis	Bumijo, Gowongan, Cokrodiningratan	1,70
14	Tegalrejo	Tegalrejo, Bener, Kricak, Karangwaru	2,90
<b>Total Luas Wilayah</b>			<b>32,50</b>

*Sumber: Data Pembangunan Sektoral Kota Yogyakarta, 2013*

Kota Yogyakarta terletak di daerah dataran lereng aliran Gunung Merapi, sehingga memiliki kemiringan lahan yang relatif datar (0 – 2%). Ketinggian Kota Yogyakarta rata-rata 114 meter dari permukaan air laut (dpa). Secara administratif, Kota Yogyakarta terdiri dari 14 kecamatan dan 45 kelurahan. Kecamatan yang paling luas wilayahnya adalah Kecamatan Umbulharjo, dengan luas sekitar 8,13 km<sup>2</sup>. Sedangkan kecamatan dengan luas wilayah paling kecil adalah Kecamatan Pakualaman, dengan luas sekitar 0,63 km<sup>2</sup>. Adapun peta wilayah penelitian adalah sebagai berikut.



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

#### 4.1.2 Kondisi Umum Kepariwisata Kota Yogyakarta

Yogyakarta merupakan salah satu kota destinasi pariwisata Indonesia yang terkenal hingga ke mancanegara. Dalam hal ini, Kota Yogyakarta termasuk ke dalam kategori *urban tourism*. *Urban tourism* yang dimaksud adalah perpaduan antara keunikan budaya dan konservasi natural yang didukung oleh infrastruktur perkotaan yang memadai.

ODTW yang dimaksud dalam penelitian ini terdiri dari *culture tourism*, *nature tourism*, dan wisata minat khusus yang berupa kampung wisata dengan jumlah total sebanyak 21 ODTW. Hal tersebut didasarkan pada potensi utama pariwisata Kota Yogyakarta yang didominasi oleh daya tarik budaya, baik peninggalan maupun atraksi budaya, serta daya tarik minat khusus berupa kampung wisata dan daya tarik alam berupa *riverwalk*, yang berdasarkan Rencana Induk Pengembangan Pariwisata (RIPP) Kota Yogyakarta 2012 – 2022 merupakan wisata yang sedang dikembangkan secara intens di Kota Yogyakarta.



**Gambar 4.1 Daya Tarik Wisata Kota Yogyakarta**

*Sumber: Indonesia-tourism.com*



Jumlah kunjungan wisatawan mancanegara ke Kota Yogyakarta mengalami peningkatan selama 5 (lima) tahun terakhir karena upaya promosi yang terus dilakukan oleh *stakeholder* terkait. Namun, pada tahun 2012 – 2013 terjadi penurunan kunjungan wisatawan mancanegara akibat letusan Gunung Merapi.

Wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Kota Yogyakarta umumnya mempunyai pola perjalanan Bali-Yogyakarta, sehingga rata-rata waktu lama tinggal atau *Length of Stay* (LOS) wisatawan mancanegara di Kota Yogyakarta sangat rendah. LOS wisatawan mancanegara umumnya hanya sekitar 2 – 3 hari. Adapun jumlah kunjungan dan lama tinggal wisatawan mancanegara dari tahun 2009 – 2013 adalah sebagai berikut.

**Tabel 4.2 Kunjungan dan Lama Tinggal  
Wisatawan Mancanegara Tahun 2009 – 2013**

No	Tahun	Jumlah Wisatawan	Lama Tinggal
1	2009	177.694 orang	2,41 hari
2	2010	207.903 orang	2,47 hari
3	2011	221.054 orang	2,55 hari
4	2012	283.727 orang	2,63 hari
5	2013	237.638 orang	2,65 hari

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

#### **4.1.2.1 Aksesibilitas Pariwisata Kota Yogyakarta**

Panjang jalan di seluruh Kota Yogyakarta mencapai 265.929 km dengan spesifikasi 99,89% jalan aspal dan 0,11% jalan makadam. Persentase perkerasan jalan tersebut menunjukkan bahwa kondisi jalan Kota Yogyakarta secara umum termasuk kategori baik. Berdasarkan Rencana Induk Pengembangan Pariwisata (RIPP) Kota Yogyakarta, kondisi jalan yang termasuk dalam kategori baik sebesar 40,02%, kondisi jalan sedang 42,05%, dan kondisi jalan rusak 17,93%.

Pada umumnya wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Kota Yogyakarta mencapai kota tersebut dengan menggunakan jalur darat, yaitu angkutan kereta api melalui Stasiun Tugu dan

Stasiun Lempuyangan. Stasiun Tugu diperuntukkan khusus untuk penumpang kereta bisnis dan eksekutif, sedangkan Stasiun Lempuyangan diperuntukkan bagi penumpang kereta ekonomi.

Moda transportasi umum yang terdapat di Kota Yogyakarta antara lain Bus Trans Jogja, becak, dan taksi. Umumnya wisatawan mancanegara selama berwisata di Kota Yogyakarta menggunakan becak (48,14%), Bus Trans Jogja (34,68%), dan taksi (17,18%). Namun selain menggunakan moda transportasi umum, wisatawan mancanegara lebih memilih untuk berjalan kaki jika ODTW yang dituju letaknya berdekatan dari tempat asal.



**Gambar 4.2 Kondisi Stasiun Tugu dan Bus Trans Jogja**

*Sumber: wikipedia.org*

#### **4.1.2.2 Sarana dan Prasarana Wisata Kota Yogyakarta**

Prasarana dasar wisata di Kota Yogyakarta antara lain jaringan listrik, jaringan air bersih, dan jaringan drainase. Umumnya seluruh prasarana dasar sudah merata dan terdapat di seluruh ODTW dengan kondisi pelayanan cukup baik. Sarana akomodasi wisata yang terdapat di Kota Yogyakarta terdiri dari hotel berbintang, hotel tidak berbintang (*guesthouse*, hostel, dan lain sebagainya) dengan total 413 buah. Hotel bintang umumnya terletak di pusat Kota Yogyakarta dan jalan-jalan strategis seperti Jalan Malioboro. Sebaliknya, hotel tidak berbintang (*guesthouse*, hostel, dan lain sebagainya) tersebar ke bagian-bagian kota lain. Wisatawan mancanegara umumnya lebih memilih untuk

menginap di hotel tidak berbintang karena harga yang ditawarkan lebih murah dari hotel berbintang.

Untuk pemenuhan kebutuhan makan/ minum di Kota Yogyakarta sangat memadai untuk masakan tradisionalnya, yang dapat berupa warung/ restoran sebanyak 406 buah. Warung/ restoran di Kota Yogyakarta tersebar di seluruh kota dengan persentase kawasan kuliner yang dikunjungi terbanyak oleh wisatawan mancanegara adalah Jalan Malioboro sebanyak 43,04%. Selain itu, keberadaan toko souvenir baik berupa barang kerajinan maupun makanan juga menyebar di seluruh kota. Barang kerajinan berupa batik merupakan jenis souvenir yang paling diminati oleh wisatawan mancanegara. Wisatawan mancanegara yang banyak membelanjakan uang untuk membeli souvenir umumnya merupakan wisatawan Asia.



**Gambar 4.3 Kondisi Hotel dan Rumah Makan Lokal**

*Sumber: iwobe2014.com*

#### **4.1.2.3 Pengelolaan dan Promosi Pariwisata Kota Yogyakarta**

ODTW di Kota Yogyakarta umumnya dikelola oleh pemerintah. Oleh karena itu, untuk meningkatkan informasi dan promosi wisata, *stakeholder* yang banyak berperan adalah Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta dengan melakukan intensifikasi promosi di media internet. Media internet merupakan perantara promosi yang paling menjangkau wisatawan mancanegara. Selain itu, untuk wisatawan mancanegara yang sedang berkunjung ke Kota Yogyakarta dapat mendapatkan informasi pariwisata melalui brosur-brosur, baik di ODTW maupun di *tourism center* yang

letaknya berdekatan dengan pusat kota. Sedangkan upaya promosi ODTW dengan segmen wisatawan mancanegara yang telah dilakukan adalah melalui *travel dialogue* dan kerjasama antara museum di Yogyakarta dan museum diluar negeri untuk mengadakan pameran di negara tersebut.



**Gambar 4.4 Travel Dialog dan Brosur Promosi Pariwisata**

Sumber: iwobe2014.com

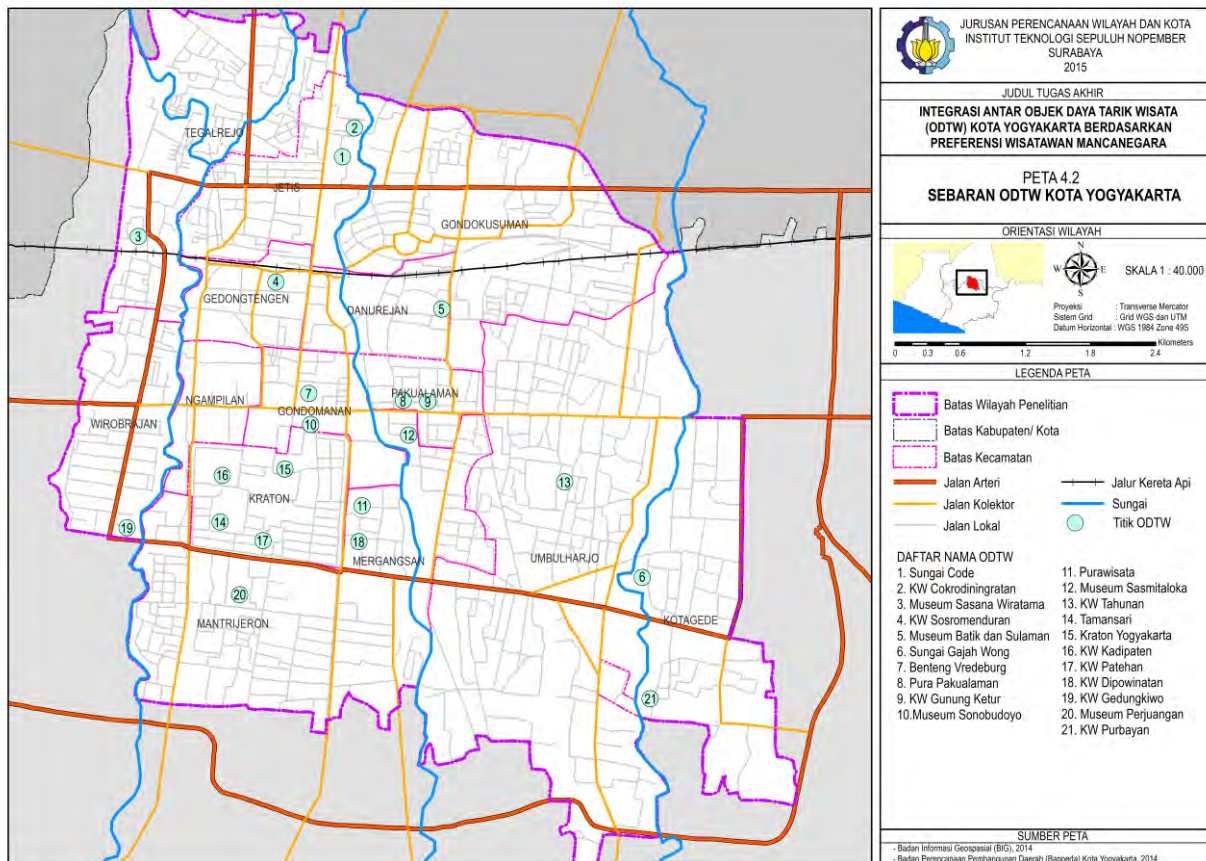
#### **4.1.3 Kondisi ODTW Kota Yogyakarta**

Kota Yogyakarta memiliki ODTW sebanyak 21 objek untuk daya tarik budaya, alam, dan minat khusus yang berupa kampung wisata. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Yogyakarta tahun 2010 – 2029, visi pembangunan Kota Yogyakarta adalah *“Kota Yogyakarta sebagai Kota Pendidikan Berkualitas, Pariwisata Berbasis Budaya, dan Pusat Pelayanan Jasa, yang Berwawasan Lingkungan”*. Kota Yogyakarta diarahkan sebagai kota pariwisata budaya karena Kota Yogyakarta memiliki warisan budaya berupa 4 (empat) perpaduan peradaban yang berpengaruh terhadap perkembangan tata kota dan ruang Kota Yogyakarta. Perpaduan peradaban tersebut antara lain peradaban jawa, china, eropa, dan peradaban islam.

Selain sebagai kota pariwisata budaya, Kota Yogyakarta juga memiliki daya tarik alam (ekowisata) berupa dua sungai yang melintasi pusat kota, yaitu Sungai Code dan Sungai Gajahwong. Berdasarkan Rencana Induk Pengembangan

Pariwisata (RIPP) Kota Yogyakarta, Kota Yogyakarta memiliki paradigma *Ecogreen City* guna mereduksi pencemaran lingkungan yang terjadi dengan cara menambahkan taman-taman hijau atau sistem pembuangan sampah yang ramah lingkungan, sehingga daya tarik wisata sungai berupa *riverwalk* sangat potensial untuk dikembangkan di Kota Yogyakarta.

Kemudian daya tarik yang saat ini sedang dikembangkan oleh Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Yogyakarta adalah kampung wisata sebagai bentuk wisata minat khusus untuk mendukung jenis ODTW lainnya. Kampung Wisata Kota Yogyakarta berjumlah 9 (sembilan) kampung yang menawarkan atraksi dan kegiatan budaya tradisional yang dapat dilakukan oleh wisatawan yang menetap di kampung wisata tersebut. Melalui kegiatan tradisional yang ditawarkan, wisatawan lebih mudah membaur, mengenali, dan mempelajari kehidupan masyarakat lokal. Adapun peta sebaran 21 ODTW Kota Yogyakarta yang digunakan dalam penelitian dapat dilihat sebagai berikut.



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

Sedangkan gambaran tiap ODTW adalah sebagai berikut:

a. *Sungai Code*

Sungai Code merupakan sungai untuk mengairi Kabupaten Sleman hingga Kabupaten Bantul. Sungai Code secara historis menjadi dasar kebesaran Kerajaan Mataram. Saat ini, Sungai Code merupakan salah satu daya tarik alam Kota Yogyakarta, dimana kegiatan yang ditawarkan adalah menyusuri sungai (*riverwalk*) untuk



**Gambar 4.5 Salah Satu Sudut Sungai Code**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

melihat kehidupan Kota Yogyakarta yang dilintasi oleh sungai tersebut. Penataan kawasan pinggir sungai telah dilakukan sejak Tahun 2001, terutama di Kelurahan Cokrodiningratan melalui kegiatan penghijauan dan pembuatan lukisan dinding (mural) di beberapa bangunan.

Wisatawan dapat mengakses ODTW ini melalui angkutan wisata seperti becak dan delman. Namun, untuk menuju ODTW ini wisatawan juga dapat menggunakan Bus Trans Jogja jalur 2A dan 2B. Di sekitar Sungai Code juga terdapat banyak tempat makan berupa warung dan angkringan khas Kota Yogyakarta. Sedangkan untuk sarana wisata lain berupa toko souvenir belum terdapat di sekitar ODTW ini karena pengembangan ODTW yang memang belum cukup optimal, dimana pemerintah masih membentuk forum untuk perencanaan kegiatan pariwisatanya.

b. *Kampung Wisata Cokrodiningratan*

Kampung Wisata Cokrodiningratan terletak di Kecamatan Jetis yang berada pada sisi paling utara Kota Yogyakarta. Kampung Wisata Cokrodiningratan merupakan kawasan pendukung ODTW Sungai Code. Pada kampung wisata ini,



terdapat beberapa bangunan bersejarah yang bergaya Eropa. Hampir semua bangunan tersebut pada jaman penjajahan Belanda digunakan sebagai tangsi tentara Belanda. Bangunan-bangunan tersebut hingga kini masih difungsikan dan dipelihara, sehingga wisatawan dapat berkeliling di kampung ini. Pada Kampung Wisata Cokrodingratan juga terdapat pasiraman, yaitu tempat pemandian pangeran setiap selesai berburu. Selain mengunjungi tempat-tempat tersebut diatas, kampung ini juga menawarkan atraksi upacara adat dan kelompok seni budaya, antara lain atraksi merti code, pasembaja, dan srandul.



**Gambar 4.6 Upacara Adat di Kampung Cokrodingratan**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

Kampung Wisata Cokrodingratan memiliki sarana pariwisata yang cukup memadai. Sarana pariwisata tersebut antara lain 8 unit restoran, 3 unit toko souvenir, serta 9 penginapan dan 5 *homestay*. Di kampung ini terdapat bangunan lama yang disewakan sebagai hotel yaitu *Mustokoweni Heritage Hotel* yang didirikan sekitar tahun 1920-an. Hotel ini bergaya *indische* (perpaduan budaya Indonesia – Eropa – Peranakan Cina) dan merupakan salah satu daya tarik utama Kampung Wisata Cokrodingratan. Beberapa bangunan lain di kampung ini juga masih memiliki gaya *indische*, sehingga fasad bangunan kampung ini sangat unik dan menarik minat wisatawan. Karena bangunan dengan perpaduan budaya tersebut, wisatawan mancanegara yang mengunjungi ODTW ini umumnya berasal dari Eropa, terutama Belanda.

#### *c. Museum Sasana Wiratama*

Museum Sasana Wiratama yang terletak di Jalan Hos Cokroaminoto adalah sebuah museum yang didedikasikan untuk

perjuangan Pangeran Diponegoro. Nama Sasana Wiratama mempunyai arti kediaman tentara. Museum ini memiliki 195 koleksi dan artefak peninggalan Pangeran Diponegoro. Koleksi tersebut antara lain berupa peralatan perang di masa pra kemerdekaan seperti keris, pedang, bandhil, patrem, serta perlengkapan berkuda dan panahan. Artefak yang menjadi daya tarik museum ini adalah dinding yang dijebol oleh Pangeran Diponegoro dengan tangan kosong untuk meloloskan diri dari tangkapan tentara Belanda. Selain itu juga terdapat monumen pahatan dinding (relief) sepanjang 20 meter dengan tinggi 4 meter. Relief tersebut berisi tentang penyerangan tentara Belanda yang menyebabkan terjadinya Perang Diponegoro.



**Gambar 4.7 Museum Sasana Wiratama**

*Sumber: Survei Primer, 2014*

Pada tahun 2013, jumlah kunjungan wisatawan mancanegara di Museum Sasana Wiratama adalah sebanyak 30 orang dengan dominasi wisatawan dari Belanda. Museum ini terletak kurang lebih 4 Km dari pusat kota. Museum Sasana Wiratama hanya bisa diakses oleh becak dan taksi karena museum ini tidak dilewati oleh Bus Trans Jogja. Ketersediaan jaringan listrik, air bersih, dan drainase pada ODTW ini termasuk memadai. Sedangkan untuk sarana wisata, terdapat rumah makan dengan radius 400 m dan penginapan dengan radius 500 m dari ODTW.

#### *d. Kampung Wisata Sosromenduran*

Kampung Wisata Sosromenduran terletak di Kecamatan Gedongtengen dengan basis kegiatan berupa kerajinan tangan. Selain memiliki daya tarik terkait ekonomi kreatif, Kampung Wisata Sosromenduran juga menawarkan atraksi kesenian

tradisional, salah satunya jatilan anak, permainan batok, dan tradisi apeman.

Lokasi Kampung Wisata Sosromenduran terletak dekat dengan pusat Kota Yogyakarta, sehingga baik aksesibilitas maupun ketersediaan sarana pariwisata cukup memadai. Wisatawan dapat menggunakan Bus Trans Jogja yang dapat diakses melalui Halte Malioboro I, yaitu jalur 1A, 2A, dan 3A.



**Gambar 4.8 Penyambutan Wisatawan Mancanegara di Kampung Sosromenduran**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

Adapun sarana tersebut antara lain 15 unit penginapan dan 30 unit *homestay*, 14 unit rumah makan dan 21 unit warung makan, serta 18 unit toko suvenir. Akomodasi pariwisata juga tersebar di dekat kampung wisata, karena letaknya yang dekat dengan pusat kota. Wisatawan yang sering berkunjung dan menginap di Kampung Wisata Sosromenduran sebagian besar merupakan wisatawan Australia dan Eropa. Selain itu, terdapat *workshop* industri rumah tangga sebanyak 16 unit sebagai basis kegiatan Kampung Wisata Sosromenduran.

*e. Museum Batik dan Sulaman*

Museum Batik dan Sulaman berisi ragam koleksi kain batik sebanyak 1200 lembar kain batik dalam berbagai bentuk seperti kain panjang, sarung, selendang, dan lain sebagainya. Motif koleksi kain batik yang ada di museum merupakan representasi dari motif batik seluruh Indonesia. Selain itu juga terdapat peralatan untuk membatik, seperti *canthing*, *paraffin* (malam), pewarna, dan cap untuk berbagai motif batik. Museum ini juga menawarkan fasilitas pelatihan membatik untuk wisatawan yang berminat. Pada tahun 2013 museum ini dikunjungi oleh wisatawan mancanegara sebanyak 166 orang dengan dominasi wisatawan Asia seperti Jepang dan Cina, serta

wisatawan Eropa. Tujuan didirikannya Museum Batik dan Sulaman adalah untuk melestarikan budaya batik dalam berpakaian. Selain batik juga terdapat sulaman yang umumnya bergambar pahlawan nasional atau pahlawan luar negeri.

Akses menuju museum ini cukup mudah karena terjangkau dengan Bus Trans Jogja, yaitu melalui jalur 2A dan 2B menuju Halte Kridosono yang kemudian dapat dilanjutkan menggunakan becak. Sarana wisata di ODTW ini juga cukup memadai, yaitu tersedia penginapan di dalam ODTW berupa Hotel Museum Batik. Selain itu juga terdapat toko suvenir di dalam Museum Batik dan Sulaman yang menyediakan kebaya dan kain batik. Sedangkan ketersediaan rumah makan juga sangat memadai, yaitu terdapat rumah makan dengan radius 190 m dari ODTW.



**Gambar 4.9 Koleksi Museum Batik dan Sulaman**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

#### *f. Sungai Gajah Wong*

Selain Sungai Code, daya tarik alam yang dikembangkan oleh Kota Yogyakarta adalah Sungai Gajah Wong yang juga menawarkan kegiatan *riverwalk*. *Riverwalk* yang dimaksud berbentuk *heritage riverwalk* ke beberapa situs sejarah, antara lain Manuk Beri, Nogobondo, Tugu Batas, dan Sumur Dumilah. Namun jika



**Gambar 4.10 Salah Satu Situs di Sungai Gajah Wong**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

dibandingkan dengan Sungai Code, kondisi Sungai Gajah Wong termasuk kurang baik karena masih banyak polusi air berupa pembuangan sampah yang terjadi. Oleh karena itu, kegiatan pariwisata Sungai Gajah Wong sedang dikembangkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta. Untuk mencapai ODTW ini, wisatawan dapat menggunakan angkutan wisata seperti becak dan delman. Selain itu, wisatawan dapat menggunakan Bus Trans Jogja Jalur 2A, 4A, dan 4B yang kemudian dilanjutkan dengan berjalan kaki.

*g. Benteng Vredenburg*

Benteng Vredenburg terletak di depan Gedung Agung, atau bekas istana kepresidenan RI ketika Yogyakarta merupakan ibukota negara pada tahun 1946.

Benteng ini dibuat oleh Belanda untuk mengamankan gubernur hindia belanda yang tinggal di Gedung Agung. Di dalam benteng ini terdapat meriam yang diarahkan ke Kraton Yogyakarta, untuk



mengantisipasi perlawanan dari kerajaan, serta menara pantau (bastion) di keempat sudutnya.

**Gambar 4.11 Benteng Vredenburg**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

Benteng Vredenburg sekarang difungsikan sebagai museum yang didalamnya terdapat diorama terkait sejarah Indonesia. Selain itu, benteng ini juga bertugas untuk mengumpulkan, merawat, meneliti, dan menyajikan dan memberikan bimbingan edukatif kultural mengenai benda dan sejarah perjuangan Indonesia.

Benteng Vredenburg memiliki akses yang sangat mudah karena terletak dekat dengan pusat kota. ODTW ini dapat diakses dengan becak, delman, maupun Bus Trans Jogja jalur 1A, 2A, dan 3A menuju Halte Malioboro 2 kemudian berjalan kaki kurang lebih 100 m. Karena kemudahan akses tersebut, Benteng Vredenburg merupakan salah satu ODTW terkenal di Kota

Yogyakarta dengan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara pada tahun 2013 sebanyak 5.439 orang. Benteng Vredenburg sebagai salah satu ODTW terkenal di Kota Yogyakarta banyak dikunjungi oleh wisatawan Eropa, Asia, dan Australia. Sarana dan prasarana wisata pada ODTW ini sangat memadai, dengan ketersediaan penginapan, rumah makan, dan toko suvenir baik di dalam maupun di sekitar ODTW.

#### *h. Pura Pakualaman*

Pura Pakualaman merupakan bekas Istana Kadipaten Pakualaman, yang terletak di sebelah timur Kraton Yogyakarta dan saat ini difungsikan sebagai rumah tempat tinggal Wakil Gubernur DIY dan Museum Pura Pakualaman yang dapat dimasuki wisatawan. Museum ini menawarkan gambaran budaya dan sistem Pemerintahan Praja Pakualaman. Koleksi yang terdapat pada Museum Pura Pakualaman adalah terjemahan



**Gambar 4.12 Pura Pakualaman**

*Sumber: Survei Primer, 2014*

perjanjian sebagai dasar berdirinya Kadipaten Paku Alaman serta perjanjian-perjanjian lainnya. Selain itu, terdapat beberapa pusaka kerajaan (*royal heirlooms*). Pusaka tersebut antara lain berupa singgasana Pakualam I, payung kebesaran Songsong Bharad dan Songsong Tunggul Naga, tombak trisula, pakaian kebesaran, serta kereta kuda yang menjadi kendaraan resmi para Pangeran Pakualam.

ODTW ini memiliki jumlah kunjungan wisatawan mancanegara pada tahun 2013 sebanyak 118 orang dengan dominasi wisatawan yang berasal dari Jepang, Asia Timur, Belanda, dan Inggris. Aksesibilitas menuju ODTW ini cukup mudah, yaitu melalui delman, becak, serta Bus Trans Jogja jalur 1B, 2B, dan 4A. Adapun prasarana wisata berupa jaringan listrik,

air bersih, dan drainase di ODTW ini sudah cukup memadai dari kualitasnya. Sedangkan untuk sarana wisata seperti penginapan dan rumah makan dapat ditemukan di sekitar ODTW dengan radius kurang lebih 250 m.

i. *Kampung Wisata Gunung Ketur*

Kampung Wisata Gunung Ketur terletak di Kecamatan Pakualaman, dengan kesenian Ketoprak Thek-thek sebagai atraksi utama yang sedang dikembangkan. Atraksi Ketoprak Thek-thek merupakan pentas cerita rakyat atau kisah kehidupan sehari-hari yang diiringi oleh musik dari bambu seperti kenthongan. Selain itu, aktivitas yang ditawarkan oleh kampung wisata ini berupa *blusukan* kampung dan aktivitas pembuatan batik tulis.



**Gambar 4.13 Penyambutan di Kampung Wisata Gunung Ketur**

Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014

Meskipun merupakan salah satu kampung wisata di Kota Yogyakarta, namun pengembangan Kampung Wisata Gunung Ketur masih dirasa belum optimal karena keterlibatan masyarakat setempat masih kurang. Adapun sarana wisata di kampung wisata ini terdiri dari 2 unit *homestay* dan 12 unit warung makan. Angkutan yang dapat digunakan wisatawan untuk mencapai ODTW ini selain angkutan wisata adalah Bus Trans Jogja jalur 1B, 2B, dan 4A.

j. *Museum Sonobudoyo*

Museum Sonobudoyo merupakan museum tentang sejarah dan kebudayaan Jawa. Bangunan museum ini merupakan rumah joglo dengan arsitektur masjid keraton kesepuhan Cirebon yang didesain oleh Ir. Karsten. Museum Sonobudoyo menyajikan



koleksi budaya dan sejarah Jawa terlengkap kedua di Indonesia, setelah Museum Nasional Republik Indonesia. Museum terbagi menjadi ruang prasejarah, ruang peninggalan islam, ruang batik, ruang wayang, ruang topeng, ruang ukiran dari Jawa Tengah, dan ruang artefak. Selain peninggalan benda, museum ini juga memiliki atraksi seni berupa pagelaran wayang Ramayana yang dimainkan pada setiap hari Senin – Kamis pukul 20.00 – 22.00.

Museum Sonobudoyo terletak di dekat kompleks Keraton, sehingga cukup banyak dikunjungi wisatawan, termasuk wisatawan mancanegara sebanyak 6.217 orang pada tahun 2013. Adapun wisatawan mancanegara yang mendominasi kunjungan pada ODTW ini antara lain wisatawan Inggris, Belanda, dan Australia. ODTW ini dapat diakses melalui beberapa moda transportasi umum, antara lain becak, delman, dan Bus Trans Jogja. Bus Trans Jogja yang dimaksud adalah bus jalur 1A menuju Taman Pintar. Karena letaknya dekat dengan pusat kota, museum ini memiliki pelayanan prasarana yang memadai. Selain itu, Museum Sonobudoyo juga terletak dekat dengan pusat gudeg di Jalan Wijilan dengan radius kurang lebih 300 m.



**Gambar 4.14 Museum Sonobudoyo**

*Sumber: Survei Primer, 2014*

*k. Purawisata*

Purawisata yang terletak dekat dengan pusat kota dikenal sebagai pusat rekreasi keluarga terpadu Kota Yogyakarta dengan atraksi *waterboom & fun fair*, *outbond*, dan wisata buatan lainnya. Namun untuk wisatawan mancanegara, Purawisata dikenal sebagai ODTW yang menawarkan atraksi seni budaya, yaitu pertunjukan Sendratari Ramayana (Ramayana Ballet). Ramayana Ballet dipentaskan setiap malam di panggung terbuka dengan kapasitas penonton hingga 500 orang pada pukul 20.00 – 21.30



WIB. Pertunjukan Ramayana Ballet diadakan sejak tahun 1976 dinobatkan sebagai sendratari terbaik di Kota Yogyakarta yang menceritakan tentang kisah Rama dan Shinta dalam melawan Rahwana, serta loyalitas Hanuman terhadap Rama dan Shinta.

Pertunjukan Ramayana Ballet selain di Purawisata juga disajikan di Candi Prambanan, namun Purawisata yang lokasinya berdekatan dengan pusat kota

umumnya menarik minat wisatawan mancanegara yang tidak ingin bepergian

jauh. Oleh karena itu, kunjungan wisatawan mancanegara di Purawisata tergolong cukup tinggi, dengan jumlah 23.938 orang dengan asal negara wisatawan yang terdiri dari Eropa, Asia, dan Australia.

Purawisata terletak 500 m dari pusat kota, dan dapat diakses oleh delman, becak, dan Bus Trans Jogja yang melewati depan Purawisata, yaitu Jl. Brigjend Katamso dengan jalur 2A dan 2B. Namun pertunjukan Ramayana Ballet sebagai daya tarik utama wisatawan mancanegara disajikan pada malam hari, sehingga wisatawan umumnya menggunakan becak atau taksi untuk menuju ODTW ini. Selain kemudahan aksesibilitas, Purawisata juga memiliki ketersediaan sarana wisata yang memadai. ODTW ini memiliki beberapa toko suvenir dan rumah makan/ cafe. Rumah makan/ cafe yang memiliki jam operasional hingga malam hari berjumlah 2 buah. Rumah makan tersebut merupakan perpaduan etnis Jawa dan Bali, dimana terdapat paket makan malam dan pertunjukan Ramayana Ballet yang ditawarkan pada wisatawan. Sedangkan penginapan yang terletak paling dekat dengan ODTW ini berjarak kurang lebih 600 m.



**Gambar 4.15 Sendratari Ramayana Ballet di Purawisata**

*Sumber: Pengelola Purawisata, 2015*

### *l. Museum Sasmitaloka*

Kata Sasmitaloka mempunyai arti tempat untuk mengenang. Dalam hal ini, Museum Sasmitaloka merupakan museum untuk mengenang pengabdian dan perjuangan Panglima Besar Jenderal Sudirman. Museum ini berbentuk rumah joglo khas Kota Yogyakarta yang bernama limasan dan terdiri dari 14 ruangan dengan 599 benda koleksi. Masing-masing ruangan menceritakan kronologis perjuangan Panglima Besar Jenderal Sudirman yang berbeda. Di



**Gambar 4.16 Museum Sasmitaloka**

*Sumber: Pengelola Sasmitaloka, 2014*

bagian luar museum terdapat patung Jenderal Sudirman yang sedang menunggang kuda dan meriam yang digunakan dalam Perang Ambarawa. Sedangkan di dalam museum, terdapat ruang koleksi antara lain ruang tamu, ruang kerja, ruang tidur, ruang Palagan Ambarawa, ruang koleksi kendaraan, ruang diorama, dan lain sebagainya.

Lokasi Museum Sasmitaloka kurang lebih 2 Km dari pusat kota dan berdekatan dengan Pura Pakualaman kurang lebih 100 m. ODTW ini dapat diakses oleh angkutan wisata, baik delman maupun becak wisata, serta Bus Trans Jogja jalur 1B, 2B, dan 4A. Meskipun aksesibilitas dan ketersediaan sarana prasana Museum Sasmitaloka cukup memadai, namun ODTW ini kurang menarik minat wisatawan mancanegara, yang ditunjukkan dengan jumlah kunjungan sebanyak 13 orang pada tahun 2013.

### *m. Kampung Wisata Tahunan*

Kampung Wisata Tahunan terletak di Kecamatan Umbulharjo dan telah dirintis sejak tahun 2001. Potensi yang dimiliki oleh Kampung Wisata Tahunan berupa Kelompok Swadaya Masyarakat (KSM) yang menampilkan Reog Panji

Budoyo, seni karawitan, wayang kulit, wayang gedog, wayang topeng dalang, dan lain sebagainya. Selain itu juga terdapat Sentra Batik Jumptut yang terkenal di Kota Yogyakarta dan merupakan program ekonomi kreatif yang

sedang dikembangkan di kampung wisata ini. Batik Jumptut merupakan batik paling kuno yang teknik pembuatannya menggunakan tali ikat dan celup.



**Gambar 4.17 Kegiatan Membatik di Kampung Tahunan**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

Kampung Tahunan masih mengembangkan potensinya untuk menjadi Sentra Batik Jumptut Yogyakarta, dimana tersedia 25 unit *workshop* industri rumah tangga serta toko souvenir sebanyak 5 unit. Aksesibilitas menuju kampung ini cukup mudah karena dilalui oleh Bus Trans Jogja jalur 4B dan angkutan wisata lainnya. Namun, masih banyak ruas jalan yang rusak, serta lampu penerangan jalan masih belum merata. Selain itu, kampung ini masih sering mengalami banjir akibat kualitas jaringan drainase yang kurang.

#### *n. Tamansari*

Pesanggrahan atau Istana Tamansari adalah situs bekas tempat pemandian istana Kraton Yogyakarta yang terdiri dari kolam pemandian, kanal air, lorong bawah air, dan lain sebagainya. Pada tahun 2013, jumlah kunjungan wisatawan mancanegara di ODTW ini mencapai 68.460 orang. Wisatawan mancanegara yang mengunjungi ODTW ini antara lain Australia, Belanda, Inggris, Jepang, Korea, dan lain sebagainya.

Kompleks Tamansari dapat dibagi menjadi 4 bagian. Bagian pertama adalah danau buatan yang terletak di sebelah barat. Bagian selanjutnya adalah bangunan yang berada di sebelah

selatan danau buatan antara lain Pemandian Umbul Binangun. Bagian ketiga adalah Pasarean Ledok Sari dan Kolam Garjitawati yang terletak di selatan bagian kedua. Sedangkan bagian terakhir adalah bagian sebelah timur bagian pertama dan kedua dan meluas ke arah timur sampai tenggara kompleks Magangan. Pada mulanya ODTW ini merupakan tempat peristirahatan setelah perang, namun demikian ODTW ini juga berfungsi sebagai benteng pertahanan apabila Kraton dalam kondisi bahaya dengan dikelilingi benteng setinggi 6 m. Selain itu juga merupakan sarana beribadah dengan adanya musholla di bagian Sumur Gumuling.

Tamansari merupakan daya tarik utama Kota Yogyakarta setelah Kraton Yogyakarta. ODTW ini terletak kurang lebih 500 m dari pusat kota. Wisatawan umumnya berjalan kaki dari Kraton Yogyakarta dengan waktu tempuh kurang lebih 15 menit untuk menuju Tamansari. Selain berjalan kaki, wisatawan juga dapat menggunakan delman dan becak, namun ODTW ini tidak dapat diakses langsung oleh Bus Trans Jogja karena letaknya yang dilalui jalan lokal. Adapun ODTW ini dikelilingi oleh kampung wisata Patehan yang memiliki ketersediaan rumah makan yang sangat memadai dalam radius kurang lebih 100 m. Selain itu, penginapan yang letaknya paling berdekatan dengan Taman Sari umumnya berupa *guest house* dengan radius kurang lebih 250 m.



**Gambar 4.18 Pemandian Tamansari**

*Sumber: Survei Primer, 2014*

*o. Kraton Yogyakarta*

Kraton Yogyakarta merupakan istana Kesultanan Ngayogyakarta Hadiningrat dan merupakan ODTW yang paling terkenal di Kota Yogyakarta dan pernah dicalonkan sebagai salah satu Situs Warisan Dunia dari UNESCO pada tahun 1955. Jumlah

kunjungan wisatawan mancanegara di ODTW ini merupakan yang terbanyak mencapai 133.263 orang pada tahun 2013. Kraton Yogyakarta sebagai destinasi utama Kota Yogyakarta memiliki kunjungan wisatawan yang merata pada setiap benua. Seperti kunjungan ke Tamansari, wisatawan mancanegara yang mengunjungi Kraton Yogyakarta antara lain wisatawan Australia, Belanda, Inggris, Jepang, Korea, dan lain sebagainya.

Kebudayaan Kota Yogyakarta tidak lepas dari keberadaan Kraton Yogyakarta sebagai sentral konservasi budaya Jawa. ODTW ini merupakan ikon kebudayaan yang menjadi salah satu potensi utama di Kota Yogyakarta.



**Gambar 4.19 Atraksi Tari Tradisional di Kraton**

*Sumber: Survei Primer, 2014*

Bangunan Kraton merupakan salah satu bentuk arsitektur istana Jawa dengan paviliun yang luas. Namun di bagian tertentu terdapat sentuhan budaya asing seperti Belanda, Portugis, dan Cina. Kraton Yogyakarta memiliki berbagai warisan budaya, baik berupa atraksi/ upacara adat maupun artefak. Upacara adat yang dilakukan antara lain Tumpalak Wajik, Grebegan, Upacara Sekaten, dan Upacara Siraman Pusaka dan Labuhan. Setiap harinya juga terdapat atraksi sendratari Jawa yang ditampilkan pada jam tertentu. Selain itu juga terdapat atraksi tari tradisional, wayang orang, dan karawitan.

Kraton Yogyakarta terletak di pusat kota, sehingga ODTW ini sangat mudah dicapai. Kraton dapat diakses oleh sebagian besar moda transportasi umum di Kota Yogyakarta. Selain itu, pada ODTW ini juga terdapat parkir terpusat khusus untuk bus pariwisata. Jaringan prasarana ODTW ini sangat memadai dari segi ketersediaan dan kualitasnya. Di dalam Kraton juga terdapat 1 toko souvenir resmi, sedangkan di sekitar ODTW banyak ditemukan rumah makan, pedagang, dan toko souvenir

lainnya. Selain itu, penginapan yang berdekatan dengan Kraton Yogyakarta dapat diakses dengan jarak kurang lebih 500 m.

*p. Kampung Wisata Kadipaten*

Kampung Wisata Kadipaten terletak di Kelurahan Kadipaten, Kecamatan Kraton. Wisatawan umumnya mengunjungi ODTW ini setelah berkunjung ke Kraton Yogyakarta, oleh karena itu terdapat kemiripan domisili wisatawan mancanegara. Nama Kadipaten berasal dari seorang putra mahkota yang bergelar Pangeran Adipati Anom (Sri Sultan Hamengkubuwono VI).



**Gambar 4.20 Tari Klasik Wayang Wong di Kampung Kadipaten**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

Kampung Wisata Kadipaten mengembangkan paket wisata *urban* jelajah kampung yang berbasis pada warisan seni dan budaya Kraton Yogyakarta. Jelajah kampung tersebut berupa kegiatan berkeliling di gang kecil sekitar Kraton Yogyakarta yang didominasi oleh rumah dengan arsitektur masa lampau. Jelajah kampung diawali dari Plengkung Jogosuro atau utara Pasar Ngasem menyusuri Jeron Benteng hingga berakhir di pusat perbelanjaan kerajinan di Jalan Rotowijayan. Selain itu juga terdapat atraksi tari klasik, yaitu Tari Ndalem Paneman Kadipaten dan Tari Klasik Wayang Wong. Terdapat pula atraksi pendukung lain berupa karawitan, kesenian Gejog Lesung Puspaswara, kesenian *tatah sungging* wayang kulit, dan melihat proses pembuatan wayang kulit.

Selain jelajah kampung dan atraksi kesenian tradisional, terdapat pula wisata kuliner kerajaan khas Kraton Yogyakarta di 2 rumah makan yang tersedia. Kondisi lalu lintas menuju Kampung Wisata Kadipaten cukup lancar, dimana terdapat angkutan wisata yang tersedia antara lain delman sebanyak 15 unit dan becak

sebanyak 30 unit. Adapun toko souvenir yang terdapat di kampung wisata ini sejumlah 2 unit, dengan *workshop* industri rumah tangga sebanyak 30 unit yang terdiri dari anyaman, keramik, kain tenun, dan makanan khas Kota Yogyakarta.

*q. Kampung Wisata Patehan*

Kampung Wisata Patehan yang berada di Kecamatan Kraton saat ini terkenal dengan kampung *cyber*-nya yang terletak di RT 36. Melalui warga kampung yang sadar teknologi, upaya promosi wisata kampung ini lebih optimal dari kampung lainnya. Selain kampung *cyber*, didalam Kampung Wisata Patehan ini juga terdapat kampung hijau dan kampung batik. Atraksi seni budaya dan tradisi siklus hidup masyarakat jawa juga merupakan daya tarik kampung ini, seperti atraksi Sungging Wayang.



**Gambar 4.21 Kegiatan Wisatawan di Kampung Patehan**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

Kampung Wisata Patehan terletak di Kecamatan Kraton yang merupakan pusat Kota Yogyakarta. Oleh karena itu, ketersediaan jaringan listrik dan air bersih di kampung wisata ini sangat memadai. Begitu juga dengan ketersediaan angkutan wisata berupa delman dan becak wisata yang sangat memadai. Selain itu, Kampung Wisata Patehan juga memiliki *workshop* industri rumah tangga kulit, anyaman, dan makanan khas Kota Yogyakarta sebanyak 60 unit.

*r. Kampung Wisata Dipowinatan*

Kampung Wisata Dipowinatan terletak di Kecamatan Mergangsan. Kampung wisata ini merupakan salah satu kampung wisata di Kota Yogyakarta yang terkenal hingga mancanegara.



Wisatawan yang berkunjung ke kampung wisata ini akan menikmati kehidupan asli masyarakat kampung Yogyakarta.

Dalam penyambutan wisatawan, masyarakat biasanya memberi kalungan bunga dengan pemandangan tata kampung yang rapi dan teratur.

Wisatawan mancanegara yang berkunjung



**Gambar 4.22 Atraksi yang Ditunjukkan pada Wisatawan Mancanegara**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

ke Kampung Wisata Dipowinatan umumnya berasal dari Republik Ceko dan Colombia. Hampir seluruh penduduk kampung, yaitu sekitar 600 kepala keluarga sangat berperan aktif dalam pengembangan kampung wisata ini. Melalui peran aktif masyarakat tersebutlah, maka tingkat interaksi dengan wisatawan juga tergolong sangat tinggi. Kampung wisata ini mengangkat tema *enjoy the culture* dalam pengembangan pariwisatanya. Atraksi lain dengan nilai tradisi Jawa juga ditawarkan, seperti jathilan anak-anak, gamelan, dan sungging wayang.

Kampung Wisata Dipowinatan memiliki 8 unit *workshop* industri rumah tangga berupa kerajinan Batik Prodo, dan makanan tradisional Jawa. Selain itu, sarana wisata yang terdapat di kampung ini antara lain 5 unit *homestay*, 8 unit rumah makan, dan 4 unit toko suvenir. Konsep *homestay* pada kampung ini berupa persewaan ruangan di rumah penduduk, sehingga wisatawan dapat berinteraksi secara lebih dekat dengan masyarakat lokal. Lokasi Kampung Wisata Dipowinatan terletak kurang lebih 1 Km dari Malioboro, sehingga akses ke pusat kota, toko suvenir, losmen, dan penginapan sangat mudah dijangkau. Adapun Bus Trans Jogja yang melewati ODTW ini adalah bus jalur 2A dan 2B.



s. *Kampung Wisata Gedungkiwo*

Kampung Wisata Gedungkiwo dikenal sebagai Kampung Wisata Sekar Niti, yang terletak di Kecamatan Mantrijeron. Kampung Wisata Gedungkiwo termasuk kampung wisata baru di Kota Yogyakarta, sehingga masih dalam proses optimalisasi. Potensi pariwisata yang ditawarkan adalah seni budaya Mondrowanaran, Karawitan Gagrak Anyar, dan tari klasik Jawa. Kampung wisata ini juga dikenal sebagai pembuat gamelan, sehingga wisatawan dapat mengikuti bagaimana cara pembuatan gamelan. Selain itu juga terdapat kerajinan batik, bordir, dan pembuatan wayang kulit. *Workshop* kerajinan tersebut berjumlah 32 unit, serta toko suvenir sebanyak 8 unit. Untuk sarana wisata lainnya, di kampung ini juga tersedia *homestay* sebanyak 3 unit serta 32 unit rumah makan. Aksesibilitas Kampung Wisata Gedungkiwo sebenarnya mudah dicapai karena ketersediaan moda transportasi umum yang memadai yaitu Bus Trans Jogja dengan jalur 3A dan 3B. Namun, hal tersebut tidak didukung dengan kondisi jalan yang baik. Kondisi jalan menuju Kampung Wisata Gedungkiwo masih belum memadai karena masih banyak jalan yang bergelombang.



**Gambar 4.23 Tari Tradisional di Kampung Gedungkiwo**

*Sumber: Kabar Yogyakarta, 2013*

t. *Museum Perjuangan*

Museum Perjuangan adalah museum yang koleksinya terkait dengan perjuangan kemerdekaan Indonesia. Bangunan museum ini berbentuk bulat silinder dengan garis tengah 30 meter dan tinggi 17 meter. Bangunan ini merupakan perpaduan bentuk bangunan model zaman romawi kuno dengan bangunan model timur. Bentuk Museum Perjuangan mengandung arti bahwa kemerdekaan Indonesia diperoleh melalui perjuangan sendiri, bukan hadiah dari bangsa lain. Sedangkan jumlah *trap*, daun pintu

dan jendela melambangkan tanggal, bulan dan tahun kemerdekaan. Hiasan pilar pemisah jendela juga memiliki arti simbolis semangat Indonesia dalam memperjuangkan dan mempertahankan kemerdekaan dengan melaksanakan pembangunan menuju masyarakat adil makmur berdasarkan Pancasila.

Museum Perjuangan terletak di selatan Kota Yogyakarta dengan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara pada Tahun 2013 sebanyak 14 orang dengan wisatawan Belanda dan Inggris sebagai wisatawan yang mendominasi kunjungan terhadap Museum Perjuangan. ODTW ini dapat diakses oleh moda transportasi umum, yaitu Bus Trans Jogja jalur 2A, 2B, 3A, dan 3B. Selain itu wisatawan juga dapat menggunakan delman dan becak jika jarak tempuh dari tempat asal tidak terlalu jauh.



**Gambar 4.24 Museum Perjuangan**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, 2014*

Untuk ketersediaan jaringan listrik, air bersih, dan drainase yang terdapat dalam Museum Perjuangan sudah memadai. Begitu pula dengan ketersediaan rumah makan dalam radius 50 m. Sedangkan untuk toko souvenir dan penginapan memiliki radius paling dekat kurang lebih 120 m.

#### *u. Kampung Wisata Purbayan*

Kampung Wisata Purbayan terletak di Kecamatan Kotagede, dimana Kotagede memiliki ciri khas budaya tradisional Jawa yang masih kental. Kampung ini menawarkan *heritage trail* ke situs-situs sejarah, antara lain Situs Batu Gilang, Monumen Pacak Suji, Jebolan Ronggo, Situs Beteng Bokong Semar, dan lain sebagainya. Kampung Wisata Purbayan juga memiliki pertunjukan kesenian seperti Srandul sebagai daya tarik lainnya. Pertunjukan kesenian tradisional yang cukup terkenal di

Kampung Wisata Purbayan adalah Wayang Tingklung. Dalam Wayang Tingklung, dalang tidak hanya diposisikan sebagai orang yang memainkan wayang, akan tetapi dalang juga melantunkan sendiri instrumen pengiring dengan suaranya yang menirukan suara gamelan.

Kampung Wisata Purbayan memiliki kerajinan, terutama kerajinan perak, sebagai daya tarik wisatanya. Sebagai sentra kerajinan perak Kota Yogyakarta, kampung wisata ini memiliki 131 unit *workshop* untuk kerajinan perak, tembaga, emas, dan kuningan. Hasil kerajinan tersebut kemudian dipasarkan di toko suvenir yang tersedia, yaitu sebanyak 60 unit. Selain hasil kerajinan perak, toko suvenir di Kampung Wisata Purbayan juga menyediakan makanan khas Kotagede, seperti Kue Kipo, Yangko, Cokelat Monggo, dan lain sebagainya. Wisatawan yang berkunjung ke ODTW ini umumnya juga bertujuan untuk wisata belanja, dengan rata-rata wisatawan yang berkunjung adalah Asia dan Australia.

Kampung Wisata Purbayan berjarak 15 Km dari pusat Kota Yogyakarta. Namun, untuk mencapai ODTW ini, wisatawan dapat menggunakan Bus Trans Jogja jalur 3A dan 3B maupun angkutan wisata yang tersedia. Kondisi jalan menuju Kampung ini memiliki topografi yang berbukit, sehingga masih sering timbul genangan ketika musim hujan di daerah yang cukup rendah. Sedangkan untuk sarana wisata lain berupa rumah makan, Kampung Wisata Purbayan memiliki 10 unit rumah makan.



**Gambar 4.25 Situs Bekas  
Kerajaan Mataram**

*Sumber: Dinas Pariwisata Kota  
Yogyakarta, 2014*

## **4.2 Identifikasi Karakteristik Komponen Integrasi ODTW Kota Yogyakarta**

Untuk mendapatkan hasil identifikasi karakteristik komponen integrasi masing-masing ODTW di Kota Yogyakarta, maka dilakukan proses analisis melalui teknik *empirical descriptive analysis* dan *theoretical descriptive analysis*. Dalam proses analisis ini, variabel penelitian didapatkan dari hasil kajian pustaka dan merupakan komponen pembentuk integrasi fisik (*cluster*) ODTW Kota Yogyakarta. Variabel tersebut diidentifikasi karakteristiknya melalui *empirical descriptive analysis* yang berfungsi untuk menjabarkan kondisi eksisting di lapangan secara lebih spesifik sesuai dengan masing-masing variabel penelitian. Penggambaran kondisi eksisting tersebut didukung oleh landasan teori, kebijakan, serta penelitian terkait sebagai bahan komparasi relevansi dalam proses *theoretical descriptive analysis* yang bersifat spesifik terhadap kondisi eksisting objek penelitian di lapangan, yaitu ODTW Kota Yogyakarta. Hasil identifikasi karakteristik secara lebih lanjut akan menggambarkan hubungan keterkaitan antar ODTW berdasarkan masing-masing komponen integrasi. Proses analisis ini dilakukan berdasarkan wawancara terhadap seluruh pengelola ODTW, wawancara dengan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Yogyakarta, serta observasi lapangan.

### **4.2.1 Karakteristik Kedekatan Geografis Antar ODTW Kota Yogyakarta**

Kedekatan geografis dalam penelitian ini merupakan jarak yang menghubungkan 1 (satu) ODTW dengan ODTW lainnya. Nordin (2003) menyebutkan bahwa aspek utama dari pendekatan integrasi pariwisata adalah pembentukan *cluster* yang didasarkan pada kedekatan geografis antar ODTW, sehingga ODTW dalam *cluster* tersebut bekerjasama secara sinergis dalam meningkatkan daya saing dan upaya promosinya. Porter (1998) mendefinisikan integrasi sebagai aglomerasi kegiatan untuk mempermudah akses antar kegiatan tersebut, dan dilakukan melalui deliniasi batas *cluster*. Deliniasi batas *cluster* merupakan

batas dinamis yang tidak mengikuti batas administratif wilayah, namun menitikberatkan pada kedekatan jarak antar kegiatan.

Selain berdasarkan teori dari pakar, bahan komparasi relevansi dalam sasaran ini adalah kebijakan dari RTRW Kota Yogyakarta dan RIPP Kota Yogyakarta. Menurut rencana pola ruang pariwisata dalam RTRW Kota Yogyakarta, pengembangan *cluster* ODTW Kota Yogyakarta mempertimbangkan kemudahan konektivitas antar ODTW yang ditunjukkan melalui kedekatan jaraknya. Kedekatan jarak antar objek secara geografis juga menjadi salah satu dasar analisis penentuan Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP) dalam RIPP Kota Yogyakarta. Jarak yang dimaksud dalam analisis penentuan KPP tersebut bukan diukur dari kedekatan lokasi ODTW-nya, melainkan diukur melalui panjang jalan yang tersedia antar ODTW.

Penelitian terdahulu dengan judul *Studi Keterkaitan Antar Objek Wisata dalam Rangka Pembentukan Cluster Wisata di Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP) A Kabupaten Magelang* oleh Ermawati (2004) menyebutkan bahwa objek wisata berpotensi untuk membentuk keterkaitan kuat dalam *cluster* ODTW apabila memiliki aksesibilitas yang baik, dan ditunjukkan dengan jarak antar masing-masing ODTW-nya. Berdasarkan dari hasil komparasi antar teori, kebijakan, dan penelitian serupa tersebut diatas, maka kedekatan geografis merupakan komponen dasar dalam pembentukan *cluster* ODTW, dimana kedekatan geografis yang dimaksud adalah panjang jalan penghubung antar ODTW. Adapun jarak antar masing-masing ODTW Kota Yogyakarta dapat dilihat pada matriks tabulasi berikut.

**Tabel 4.3 Matrik Tabulasi Kedekatan Geografis Antar ODTW (dalam Km)**

OD-TW	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1																					
2	0,1																				
3	3,2	3,3																			
4	2,0	3,4	1,8																		
5	3,5	3,6	4,0	2,5																	
6	7,6	7,9	7,9	6,4	4,5																
7	3,6	3,6	3,4	2,1	2,1	5,2															
8	4,0	4,3	4,3	2,7	1,3	3,7	1,5														
9	4,4	4,4	4,7	2,8	1,2	3,6	1,7	0,1													
10	5,2	5,3	3,7	2,1	2,4	4,8	0,6	1,6	1,7												
11	4,6	4,4	4,5	2,9	2,5	3,9	1,4	1,8	1,8	1,1											
12	4,3	4,3	4,6	2,6	1,1	3,7	1,2	0,3	0,4	1,7	1,3										
13	6,4	6,5	6,5	4,9	3,1	1,4	3,6	2,9	2,7	3,3	2,9	2,1									
14	5,5	5,5	4,0	3,3	4,3	4,8	2,0	3,6	3,7	1,9	1,9	3,2	4,3								
15	4,4	4,4	3,6	2,2	2,7	5,0	0,9	1,9	2,1	0,4	1,3	1,9	3,6	0,8							
16	5,1	5,2	3,5	2,7	3,4	5,4	1,2	2,7	2,8	0,9	1,7	2,6	4,4	1,3	0,5						
17	5,4	5,3	3,9	3,2	4,0	4,5	1,6	3,3	3,4	1,7	1,6	2,9	4,0	0,3	1,3	1,2					
18	4,5	4,5	4,7	3,0	2,5	3,8	2,1	2,1	2,1	1,2	0,2	1,5	3,0	2,0	1,6	1,8	1,6				
19	6,7	6,8	4,3	4,9	5,5	5,6	3,4	4,8	4,9	3,3	3,1	4,4	5,2	1,6	2,9	2,1	1,7	3,0			
20	5,5	5,5	5,6	4,0	3,5	2,8	2,7	2,4	2,9	2,1	1,8	2,2	2,3	1,8	2,4	2,6	1,7	1,7	2,0		
21	9,3	9,4	9,3	7,7	5,9	1,0	6,4	5,8	5,7	6,2	5,3	5,1	3,6	6,2	6,4	6,7	5,9	5,1	9,3	4,1	

Sumber: Hasil Analisis, 2015

**Keterangan Nama ODTW**

- 1 : Sungai Code
- 2 : Kampung Wisata Cokrodiningratan
- 3 : Museum Sasana Wiratama
- 4 : Kampung Wisata Sosromenduran
- 5 : Museum Batik dan Sulaman
- 6 : Sungai Gajah Wong
- 7 : Benteng Vredeburg
- 8 : Pura Pakualaman
- 9 : Kampung Wisata Gunung Ketur
- 10 : Museum Sonobudoyo
- 11 : Purawisata
- 12 : Museum Sasmitaloka
- 13 : Kampung Wisata Tahunan
- 14 : Taman Sari
- 15 : Kraton Yogyakarta
- 16 : Kampung Wisata Kadipaten
- 17 : Kampung Wisata Patehan
- 18 : Kampung Wisata Dipowinatan
- 19 : Kampung Wisata Gedungkiwo
- 20 : Museum Perjuangan
- 21 : Kampung Wisata Purbayan

Tabel tersebut diatas menunjukkan kedekatan geografis yang diukur melalui panjang jalan penghubung antar ODTW Kota Yogyakarta. Berdasarkan hasil matriks tabulasi, diketahui bahwa kedekatan geografis antar ODTW Kota Yogyakarta berada pada jarak (*range*) 0,1 – 9,4 km. ODTW dengan jarak terdekat umumnya merupakan objek wisata dan kampung wisata pendukungnya, dimana kegiatan antar 1 ODTW mendukung kegiatan ODTW lainnya dan begitu pula sebaliknya. ODTW tersebut antara lain Sungai Code dengan Kampung Wisata Cokrodingratan, Sungai Gajah Wong dengan Kampung Wisata Purbayan, Pura Pakualaman dengan Kampung Wisata Gunung Ketur, Purawisata dengan Kampung Wisata Dipowinatan, Tamansari dengan Kampung Wisata Patehan, serta Kraton Yogyakarta dengan Kampung Wisata Kadipaten. Jarak antar objek wisata dan kampung wisata tersebut berada pada *range* 0,1 – 1 km yang umumnya ditempuh dengan berjalan kaki. Sedangkan ODTW dengan kedekatan geografis paling jauh adalah ODTW yang berada pada utara dan selatan Kota Yogyakarta, yaitu Kampung Wisata Cokrodingratan yang terletak paling utara dan Kampung Wisata Purbayan yang terletak di selatan Kota Yogyakarta.

Berdasarkan hasil kondisi eksisting, jika dibandingkan dengan bahan komparasi sebelumnya, dapat diketahui bahwa dalam hal kedekatan geografis, ODTW-ODTW Kota Yogyakarta sebenarnya memiliki keterkaitan yang cukup kuat, ditunjukkan dengan rata-rata jarak ODTW yang berada pada *range* 2 – 4 km. Hal ini didukung oleh luas Kota Yogyakarta yang tidak terlalu besar. Kota Yogyakarta memiliki luas wilayah yang cukup kecil untuk standar wilayah perkotaan di Pulau Jawa, yaitu sebesar 32,5 km<sup>2</sup>, atau sebesar 1,02% dibandingkan dengan luas Provinsi DIY. Hal ini berarti kondisi pencapaian antar ODTW cukup mudah karena kedekatan jaraknya.



#### **4.2.2 Karakteristik Kondisi Jalan Penghubung Antar ODTW Kota Yogyakarta**

Efisiensi pencapaian ODTW dalam integrasi pariwisata, selain didapatkan melalui kedekatan jarak antar ODTW, juga harus memperhitungkan waktu tempuh untuk mencapai ODTW tersebut. Ajala (2013) menyebutkan bahwa meskipun ODTW dapat dicapai dengan tingkat kemudahan yang tinggi, namun permasalahan transportasi yang terjadi dapat menurunkan tingkat kemudahan pencapaian ODTW. Selain itu, kondisi perkerasan jalan berdasarkan penelitian terdahulu yang serupa dengan judul *Studi Keterkaitan Antar Objek Wisata dalam Rangka Pembentukan Cluster Wisata di Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP) A Kabupaten Magelang* oleh Ermawati (2004) merupakan salah satu kendala dalam pembentukan *cluster*. Hal tersebut dikarenakan semakin buruk kondisi perkerasan jalan, maka keterkaitan antar ODTW yang dihasilkan akan semakin rendah. Berdasarkan dari hasil komparasi antar teori dan penelitian terdahulu tersebut diatas, maka kondisi jalan penghubung antar ODTW merupakan salah satu komponen dalam pembentukan *cluster* ODTW, dimana kondisi jalan yang dimaksud antara lain jenis perkerasan jalan dan permasalahan transportasi yang dihadapi.

Kota Yogyakarta sebagai ibukota Provinsi DIY memiliki kategori perkerasan jalan yang cukup baik. Jenis perkerasan jalan di Kota Yogyakarta terdiri dari 99,89% jalan aspal dan 0,11% jalan makadam. Selain itu, kondisi jalan Kota Yogyakarta termasuk dalam kategori baik sebesar 40,02%, sedangkan jalan yang mengalami kerusakan hanya sebesar 17,93% dengan sisanya merupakan jalan dengan kondisi sedang. Permasalahan transportasi yang umum dihadapi oleh Kota Yogyakarta adalah kemacetan lalu lintas, terutama di pusat kota yang merupakan pusat kegiatan dan perekonomian Kota Yogyakarta. Kemacetan yang terjadi dikarenakan pesatnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Yogyakarta, sehingga volume kendaraan menjadi lebih besar dari kapasitas jalan. Peningkatan

daya beli masyarakat Kota Yogyakarta terhadap kendaraan bermotor merupakan yang tertinggi di Provinsi DIY dengan tingkat pertumbuhan kendaraan roda dua sekitar 14% setiap tahunnya. Selain kemacetan, permasalahan transportasi terkait kemudahan pencapaian (aksesibilitas) menuju ODTW yang dihadapi adalah lebar akses jalan yang sempit, serta adanya jalan satu arah sehingga wisatawan perlu memutar untuk mencapai ODTW tersebut. Adapun permasalahan transportasi dan kondisi jalan menuju masing-masing ODTW Kota Yogyakarta dapat dilihat pada matriks tabulasi berikut.

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

**Tabel 4.4 Matriks Tabulasi Kondisi Jalan Penghubung Antar ODTW**

No.	Nama ODTW	Kondisi Jalan		
		Nama Jalan	Fungsi Jalan	Pembahasan
1.	Sungai Code	Jl. A. M. Sangaji	Kolektor Sekunder	Sungai Code dan Kampung Wisata Cokrodingratan terletak di Jalan A.M. Sangaji yang memiliki lebar jalan $\pm 9$ m dan merupakan jalan dengan fungsi jalan kolektor sekunder. Jalan A.M. Sangaji memiliki perkerasan jalan aspal dengan kondisi cukup baik yang ditandai dengan tidak adanya jalan yang rusak parah dan mengganggu arus lalu lintas. Selain itu, jalan ini memiliki jalur dua arah sehingga pencapaian terhadap kedua ODTW cukup mudah.
2.	Kampung Wisata Cokrodingratan			
3.	Museum Sasana Wiratama	Jl. HOS Cokroaminoto	Arteri Sekunder	Museum Sasana Wiratama terletak $\pm 300$ m dari Jalan HOS Cokroaminoto yang merupakan salah satu jalan arteri sekunder di Kota Yogyakarta. Jalan ini memiliki lebar jalan sesuai standar jalan arteri sekunder, yaitu $\pm 11$ m. Perkerasan jalan ini adalah aspal dengan jalur dua arah, sehingga aksesibilitas dari kondisi jalannya cukup mudah.
4.	Kampung Wisata Sosromenduran	Jl. Sosrowijayan	Lokal	Kampung Wisata Sosromenduran terletak di sekitar Jalan Malioboro, dengan lebar jalan $\pm 9$ m yang merupakan jalan kolektor sekunder dengan perkerasan aspal. Jalan Malioboro sebagai pusat perbelanjaan menyebabkan berkurangnya waktu tempuh menuju Kampung Wisata Sosromenduran karena jalur yang satu arah dan penumpukan aktivitas yang terjadi di Jalan Malioboro, seperti banyaknya pedestrian dan angkutan wisata berupa andong dan becak yang memakan badan jalan. Sedangkan Jalan Sosrowijayan yang melalui ODTW merupakan jalan lokal satu arah. Di sepanjang koridor jalan terdapat kendaraan <i>on-street parking</i> yang berakibat timbulnya kemacetan.

No.	Nama ODTW	Kondisi Jalan		
		Nama Jalan	Fungsi Jalan	Pembahasan
5.	Museum Batik dan Sulaman	Jl. Dr. Sutomo	Lokal	Museum Batik dan Sulaman berada di Jalan Dr. Sutomo yang memiliki fungsi jalan lokal. Lebar Jalan Dr. Sutomo hampir mencapai 9 m, sehingga dalam RTRW Kota Yogyakarta jalan ini direncanakan sebagai jalan dengan fungsi kolektor sekunder. Jalan Dr. Sutomo merupakan jalan dua arah dengan kondisi arus lalu lintas yang cukup lancar setiap harinya. Hal ini merupakan salah satu faktor yang memudahkan wisatawan untuk mencapai Museum Batik dan Sulaman.
6.	Sungai Gajah Wong	Jl. Perintis Kemerdekaan	Lokal	Untuk mencapai ODTW Sungai Gajah Wong, wisatawan dapat melalui Jalan Perintis Kemerdekaan. Jalan Perintis Kemerdekaan merupakan jalan lokal dua arah dengan lebar lebih dari 6,5 m. Jalan Perintis Kemerdekaan memiliki 2 lajur untuk masing-masing jalurnya dan tidak sering mengalami kemacetan sehingga dapat mempermudah pencapaian ODTW.
7.	Benteng Vredeburg	Jl. Margo Mulyo	Kolektor Sekunder	Benteng Vredeburg terletak di Jalan Margo Mulyo yang berdasarkan fungsi jalannya merupakan jalan kolektor sekunder. Dalam kondisi eksistingnya, jalan ini memiliki lebar jalan $\pm 9$ m dengan perkerasan aspal, sehingga kendaraan seharusnya lebih mudah dalam pergerakannya. Namun, karena kondisinya yang menghubungkan Jalan Malioboro sebagai pusat perbelanjaan Kota Yogyakarta dan Persimpangan Kantor Pos Besar menuju Kraton Yogyakarta yang merupakan destinasi utama wisatawan Kota Yogyakarta, maka arus lalu lintas Jalan Margo Mulyo sangat padat setiap harinya. Meskipun jalan ini merupakan jalan satu arah, namun kapasitas jalan masih tidak mampu menampung volume kendaraan yang ada. Namun, untuk mencapai kompleks Kraton Yogyakarta, wisatawan umumnya berjalan kaki. Hal ini dikarenakan jarak antar ODTW yang

No.	Nama ODTW	Kondisi Jalan		
		Nama Jalan	Fungsi Jalan	Pembahasan
				cukup dekat, sehingga wisatawan lebih memiliki berjalan kaki daripada menggunakan kendaraan dan terjebak kemacetan.
8.	Pura Pakualaman	Jl. Sultan Agung	Kolektor Sekunder	Jalan yang melewati Pura Pakualaman dan Kampung Wisata Gunung Ketur adalah Jalan Sultan Agung dengan fungsi jalan kolektor sekunder. Jalan Sultan Agung merupakan jalan dua arah dengan lebar jalan $\pm 9$ m yang merupakan standar lebar jalan untuk jalan kolektor sekunder. Pada jalan ini tidak terdapat permasalahan kemacetan yang berarti, yang ditunjukkan dengan arus lalu lintas yang cukup lancar setiap harinya.
9.	Kampung Wisata Gunung Ketur			
10.	Museum Sonobudoyo	Jl. Pangurakan Yogyakarta	Lokal	Museum Sonobudoyo dilewati oleh Jalan Pangurakan Yogyakarta yang merupakan jalan lokal dengan perkerasan aspal. Sebelum menuju jalan tersebut, terdapat Jalan Margo Mulyo yang merupakan jalan kolektor sekunder. Penyempitan dari jalan kolektor sekunder menjadi jalan lokal tersebut seringkali menyebabkan kemacetan, terutama pada <i>peak season</i> .
11.	Purawisata	Jl. Brigjend Katamso	Kolektor Sekunder	Jalan menuju Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan adalah Jalan Brigjend Katamso yang merupakan salah satu jalan kolektor sekunder di Kota Yogyakarta. Lebar jalan Brigjend Katamso $\pm 9$ m dengan perkerasan aspal. Hal tersebut sesuai dengan standar lebar jalan kolektor sekunder pada RTRW Kota Yogyakarta. Aksesibilitas menuju kedua ODTW ini tergolong mudah, karena kondisi jalan sangat baik yang ditandai dengan tidak ada jalan yang bolong atau rusak, serta dilalui oleh jalan dua arah.
12.	Kampung Wisata Dipowinatan			
13.	Museum Sasmitaloka	Jl. Bintaran Wetan	Lokal	Museum Sasmitaloka terletak di Jalan Bintaran Wetan yang merupakan jalan lokal dengan jarak $\pm 150$ m dari Jalan Sultan Agung. Lebar jalan Bintaran Wetan $\pm 6,5$ m dengan kondisi fisik jalan sangat baik dan jarang

No.	Nama ODTW	Kondisi Jalan		
		Nama Jalan	Fungsi Jalan	Pembahasan
				dilalui kendaraan, sehingga memudahkan wisatawan untuk menuju museum.
14.	Kampung Wisata Tahunan	Jl. Babaran dan Jl. Glagahsari	Lokal	Kampung Wisata Tahunan dilalui oleh Jalan Babaran dan Jalan Glagahsari yang memiliki fungsi jalan lokal. Jalan Glagahsari memiliki lebar jalan $\pm 6,5$ m yang telah sesuai dengan standar lebar jalan lokal Kota Yogyakarta dan kondisi perkerasan jalan cukup baik, sedangkan Jalan Babaran memiliki lebar jalan $\pm 6$ m dan untuk kondisi fisiknya terdapat beberapa ruas jalan yang rusak. Kondisi tersebut menyebabkan wisatawan umumnya menuju Kampung Wisata Tahunan dengan melalui Jalan Kusumanegara kemudian Jalan Glagahsari, daripada melewati Jalan Babaran.
15.	Taman Sari	Jl. Nagan Lor	Lokal	Tingkat kemudahan pencapaian menuju Taman Sari dan Kampung Wisata Patehan cukup rendah karena dilalui oleh jalan lokal, yaitu Jalan Nagan Lor dengan lebar jalan $\pm 6$ meter yang tidak sesuai dengan standar lebar jalan lokal dalam RTRW Kota Yogyakarta, yaitu 6,5 m. Hal tersebut berpengaruh terhadap kemacetan yang terjadi terutama pada saat <i>peak season</i> . Kondisi fisik perkerasan jalan menuju ODTW ini tidak terlalu baik, yang ditunjukkan dengan adanya jalan bergelombang dan jalan berlubang di beberapa titik jalan.
16.	Kampung Wisata Patehan			

No.	Nama ODTW	Kondisi Jalan		
		Nama Jalan	Fungsi Jalan	Pembahasan
17.	Kraton Yogyakarta	Jl. Alun-alun Utara	Lokal	Untuk dapat mencapai Kraton Yogyakarta dan Kampung Wisata Kadipaten, wisatawan dapat melalui Jalan Alun-alun Utara setelah Jalan Malioboro dan Jalan Margo Mulyo. Kondisi fisik Jalan Alun-alun Utara cukup baik dengan perkerasan aspal dan jarang ditemukan jalan yang rusak, baik bergelombang maupun berlubang. Namun, penyempitan jalan dari Jalan Margo Mulyo yang memiliki fungsi jalan kolektor sekunder menjadi Jalan Alun-alun Utara dengan fungsi jalan lokal menyebabkan terjadinya kemacetan, terutama pada <i>peak season</i> . Meskipun Jalan Alun-alun Utara memiliki lebar memadai untuk jalan lokal, yaitu $\pm 6,5$ m, namun pada jalan ini juga sering terjadi hambatan samping, berupa kendaraan yang bergerak lambat seperti angkutan wisata (becak dan delman) serta beberapa kendaraan yang <i>on-street parking</i> . Hal tersebut dapat mempengaruhi kelambatan pergerakan menuju ODTW.
18.	Kampung Wisata Kadipaten			
19.	Kampung Wisata Gedungkiwo	Jl. Bantul	Kolektor Sekunder	Jalan yang dilewati oleh Kampung Wisata Gedungkiwo adalah Jalan Bantul. Jalan Bantul memiliki fungsi jalan kolektor sekunder dan memiliki lebar lebih dari 9 m. Jalan ini merupakan jalan dua arah dengan 2 lajur untuk masing-masing arah dan dibatasi oleh median jalan. Untuk menuju Kampung Wisata Gedungkiwo umumnya terjadi kemacetan dari Jalan Suryowijayan, karena jalan tersebut memiliki pergerakan lalu lintas yang cukup tinggi namun lebar jalan hanya $\pm 6$ m sehingga tidak mampu menampung volume kendaraan jika arus lalu lintas sedang padat.
20.	Museum Perjuangan	Jl. Kol. Sugiono	Arteri Sekunder	Museum Perjuangan terletak di Jalan Kolonel Sugiono yang merupakan jalan dengan fungsi arteri sekunder. Lebar jalan ini $\pm 11$ m dengan rata-



No.	Nama ODTW	Kondisi Jalan		
		Nama Jalan	Fungsi Jalan	Pembahasan
				rata arus lalu lintas yang tidak cukup padat, sehingga kapasitas jalan masih dapat menampung volume kendaraan yang ada. Namun, permasalahan transportasi yang ditemui pada jalan ini adalah masih terdapat permukaan jalan yang tidak rata sehingga seringkali memperlambat kecepatan kendaraan yang melewatinya.
21.	Kampung Wisata Purbayan	Jl. Tegal Gendu dan Jl. Kemas	Lokal	Koridor jalan yang sering dikunjungi wisatawan ketika mengunjungi Kampung Wisata Purbayan adalah Jalan Tegal Gendu dan Jalan Kemas merupakan jalan dua arah dan memiliki lebar jalan lebih dari 6,5 meter, meskipun termasuk kedalam fungsi jalan lokal. Sedangkan jalan lain yang merupakan akses ke makam raja mataram dan situs bersejarah lainnya di Kampung Wisata Purbayan adalah Jalan Mondorakan. Jalan tersebut merupakan jalan satu arah dan fungsi jalan lokal. Namun, lebar Jalan Mondorakan kurang dari 6,5 meter dan kondisi perkerasan jalan yang rusak menyebabkan berkurangnya waktu tempuh untuk mencapai situs sejarah Kotagede yang merupakan daya tarik utama Kampung Wisata Purbayan.

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan deskripsi kondisi eksisting jalan penghubung ODTW Kota Yogyakarta diatas, dapat diketahui bahwa sebagian besar ODTW terletak di jalan dengan fungsi jalan lokal dengan lebar jalan yang telah sesuai dengan standar lebar jalan RTRW Kota Yogyakarta, yaitu 6,5 meter. Dari segi kondisi fisik jalan, umumnya jalan untuk mencapai ODTW Kota Yogyakarta sudah memiliki perkerasan aspal, namun pada ruas jalan tertentu masih ditemukan masalah berupa permukaan jalan yang tidak rata dan jalan yang berlubang. Permasalahan utama dalam mencapai ODTW Kota Yogyakarta terkait kondisi jalan adalah adanya kemacetan pada beberapa ruas jalan utama, seperti Jalan Malioboro dan Jalan Margomulyo. Jalan tersebut terletak dipusat kegiatan dan pusat perekonomian Kota Yogyakarta, sehingga terjadi banyak hambatan samping seperti kendaraan yang melaju lambat berupa angkutan wisata (becak dan delman), adanya *pedestrian* yang tidak menggunakan jalur khusus pejalan kaki, adanya kendaraan yang parkir di badan jalan, dan sebagainya. Tingginya pertumbuhan kendaraan pribadi dalam hal ini juga berpengaruh terhadap peningkatan volume kendaraan Kota Yogyakarta, sehingga kapasitas jalan sudah tidak lagi sesuai dengan volume kendaraan yang ada.

Permasalahan terkait kondisi jalan tersebut jika dikaitkan dengan bahan komparasi sebelumnya, maka akan berakibat terhadap efisiensi waktu dalam mencapai ODTW. Meskipun hubungan antar ODTW Kota Yogyakarta memiliki keterkaitan yang kuat antar satu sama lainnya dari segi kondisi kedekatan geografis, namun permasalahan transportasi yang terjadi dapat memperlambat waktu tempuh pencapaian antar ODTW, sehingga mengurangi keterkaitan yang sudah ada. Beberapa ruas jalan yang memiliki kemudahan pencapaian rendah dari segi kondisi jalan antara lain Jalan menuju Kampung Wisata Sosromenduran, Benteng Vredeborg, Kampung Wisata Purbayan, dan lain sebagainya. Permasalahan transportasi yang terjadi di ruas jalan tersebut diakibatkan adanya kemacetan, lebar jalan yang tidak sesuai dengan standar RTRW Kota Yogyakarta, adanya jalan satu

arah, serta kondisi fisik jalan yang buruk akan berakibat terhadap rendahnya keterkaitan antar ODTW.

#### **4.2.3 Karakteristik Moda Transportasi Penghubung Antar ODTW Kota Yogyakarta**

Tingkat kemudahan pencapaian ODTW selain diukur dari kedekatan jarak dan kondisi jalan penghubung yang berpengaruh terhadap waktu tempuh pencapaian, juga dapat dilihat dari ketersediaan moda transportasi umum. Menurut Nordin (2003), ODTW yang terletak cukup jauh dari pusat kota akan membutuhkan waktu dan usaha yang lebih dari wisatawan untuk mencapai objek tersebut. Oleh karena itu, dibutuhkan sistem transportasi massal (*mass travel system*) yang memiliki jalur spesifik terhadap ODTW dengan halte pemberhentian yang bisa diakses oleh *pedestrian* dari ODTW terkait. Ajala (2013) juga menyebutkan bahwa ketersediaan moda transportasi umum merupakan hal krusial dalam pengembangan pariwisata, karena ketersediaan moda tersebut tidak hanya mengurangi biaya ekonomi, namun juga sebagai alat fisik integrasi pariwisata. Khomenie (2013) juga menyebutkan bahwa untuk mendukung pengembangan kawasan wisata, diperlukan pengadaan rute wisata melalui serangkaian ODTW yang terintegrasi dengan sistem transportasi.

Menurut UU No. 10 tahun 2009 tentang Kepariwisataaan, pada pasal 14 disebutkan bahwa aksesibilitas sebagai aspek pengembangan pariwisata diantaranya meliputi ketersediaan jasa transportasi. Dalam rencana pengembangan transportasi RTRW Kota Yogyakarta, disebutkan bahwa perlu adanya penataan rute angkutan umum dalam rangka meningkatkan integritas antar kegiatan. Sedangkan RIPP Kota Yogyakarta menyebutkan bahwa dalam rencana pengembangan Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP), perlu dipertimbangkan pengaturan rute bus wisata/ bus kota untuk mencapai ODTW dan menghidupkan jalur rute wisata dengan penyediaan angkutan umum yang melewati seluruh ODTW, dengan diteruskan oleh jalur pedestrian untuk

memberikan kemudahan pencapaian wisatawan. Berdasarkan hasil komparasi tersebut diatas, identifikasi ketersediaan moda transportasi penghubung perlu dilakukan dalam proses pembentukan *cluster* dalam integrasi pariwisata.

Ketersediaan moda transportasi umum dalam pembentukan *cluster* dapat diidentifikasi melalui jenis dan rute angkutan. Moda transportasi umum yang digunakan wisatawan selama berwisata di Kota Yogyakarta adalah angkutan wisata (65,32%) dan Bus Trans Jogja (34,68%). Angkutan wisata yang digunakan adalah becak, taksi, dan andong/ delman. Dalam penelitian ini, moda transportasi umum yang dimaksud adalah selain angkutan wisata, yaitu Bus Trans Jogja karena dibutuhkan identifikasi rute moda transportasi umum untuk mengukur kemudahan pencapaian antar ODTW. Bus Trans Jogja merupakan salah satu alternatif moda transportasi umum Kota Yogyakarta selain bus kota, meskipun belum memiliki jalur sendiri. Moda transportasi ini memiliki 8 (delapan) jalur khusus yang beroperasi setiap hari mulai pukul 05.30 – 21.30 WIB. Adapun ketersediaan moda transportasi umum berupa Bus Trans Jogja yang melalui masing-masing ODTW Kota Yogyakarta dapat dilihat pada matriks tabulasi berikut.

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

**Tabel 4.5 Matriks Tabulasi Kondisi Moda Transportasi Penghubung Antar ODTW**

No.	Nama ODTW	Jalur Bus Trans Jogja								Pembahasan
		1A	1B	2A	2B	3A	3B	4A	4B	
1.	Sungai Code			√	√					Sungai Code dan Kampung Wisata Cokrodiningratan yang berjarak 100 m dapat diakses oleh Bus Trans Jogja Jalur 2A dan 2B yang berhenti di shelter yang sama, yaitu Shelter Jalan A.M. Sangaji
2.	Kampung Wisata Cokrodiningratan			√	√					
3.	Museum Sasana Wiratama									Museum Sasana Wiratama tidak dilewati oleh jalur Bus Trans Jogja. Bus Trans Jogja jalur 2B berhenti dengan radius yang cukup jauh dari ODTW, yaitu lebih dari 1km
4.	Kampung Wisata Sosromenduran	√		√		√				Kampung Wisata Sosromenduran dapat diakses oleh Bus Trans Jogja yang berhenti pada shelter Jalan Malioboro, kemudian dilanjutkan jalan kaki dengan jarak $\pm 200$ m
5.	Museum Batik dan Sulaman			√	√					Untuk menuju Museum Batik dan Sulaman, wisatawan dapat menggunakan Bus Trans Jogja Jalur 2A dan 2B. Bus tersebut berhenti di shelter Jalan Dr. Sutomo, kemudian wisatawan dapat melanjutkan dengan jalan kaki menuju ODTW yang berjarak $\pm 300$ m
6.	Sungai Gajah Wong			√				√	√	Sungai Gajah Wong dapat diakses oleh Bus Trans Jogja yang berhenti di Jalan Perintis Kemerdekaan, antara lain Bus jalur 2A, 4A, dan 4B, kemudian berjalan kaki $\pm 300$ m untuk mencapai ODTW

No.	Nama ODTW	Jalur Bus Trans Jogja								Pembahasan
		1A	1B	2A	2B	3A	3B	4A	4B	
7.	Benteng Vredeburg	√		√		√				Benteng Vredeburg dilewati oleh Bus Trans Jogja jalur 1A, 2A, dan 3A yang berhenti di Shelter Jalan Margomulyo. Kemudian dilanjutkan jalan kaki dengan jarak $\pm 150$ m
8.	Pura Pakualaman		√		√			√		Ketiga ODTW ini dapat diakses oleh Bus Trans Jogja yang berhenti di Shelter Jalan Sultan Agung yang terletak di depan Pura Pakualaman. Selanjutnya, untuk menuju Kampung Wisata Gunung Ketur dapat ditempuh dengan jalan kaki $\pm 100$ m, sedangkan untuk menuju Museum Sasmitaloka dapat ditempuh $\pm 200$ m
9.	Kampung Wisata Gunung Ketur		√		√			√		
10.	Museum Sasmitaloka		√		√			√		
11.	Museum Sonobudoyo	√								Kelima ODTW ini terletak pada satu kompleks Kraton Yogyakarta, sehingga umumnya wisatawan menuju ODTW ke ODTW lainnya dengan berjalan kaki. Adapun objek-objek ini dapat diakses oleh Bus Trans Jogja jalur 1A, 1B, dan 2B yang berhenti di Shelter Kantor Pos Besar. Shelter tersebut memiliki lokasi paling dekat dengan Museum Sonobudoyo dengan jarak $\pm 100$ m
12.	Taman Sari	√								
13.	Kraton Yogyakarta	√								
14.	Kampung Wisata Kadipaten	√								
15.	Kampung Wisata Patehan	√								Bus Trans Jogja melewati depan Purawisata, dengan pemberhentian di Shelter Portabel Purawisata. Sedangkan Shelter yang digunakan untuk menuju ODTW lain terletak
16.	Purawisata			√	√					
17.	Kampung Wisata Dipowinatan			√	√					

No.	Nama ODTW	Jalur Bus Trans Jogja								Pembahasan
		1A	1B	2A	2B	3A	3B	4A	4B	
										± 100 m arah selatan Purawisata, yaitu di Jalan Brigjend Katamso. Adapun untuk menuju Kampung Wisata Dipowinatan dapat berjalan kaki dengan jarak ± 100 m dari shelter tersebut
18.	Kampung Wisata Tahunan								√	Untuk menuju Kampung Wisata Tahunan, wisatawan dapat menggunakan Bus Trans Jogja jalur 4B yang berhenti di Shelter Jalan Glagahsari
19.	Kampung Wisata Gedungkiwo					√	√			Kampung Wisata Gedungkiwo dapat diakses oleh Bus Trans Jogja yang berhenti di Shelter Jalan Suryowijayan atau di depan Pojok Beteng Kulon. Kemudian wisatawan dapat berjalan kaki dengan radius ± 400 m untuk mencapai kampung wisata
20.	Museum Perjuangan			√	√	√	√			Shelter Bus Trans Jogja 2A, 2B, 3A, dan 3B berhenti tepat di depan Museum Perjuangan, sehingga wisatawan dapat langsung menuju ODTW
21.	Kampung Wisata Purbayan					√	√			Kampung Wisata Purbayan dapat diakses oleh Bus Trans Jogja jalur 3A dan 3B. Bus tersebut dapat berhenti di Shelter Jalan Tegal Gendu maupun Jalan Kemasan yang masih termasuk wilayah kampung wisata.

Sumber: Hasil Analisis, 2015



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

Berdasarkan matriks tabulasi diatas, dapat diketahui jalur Bus Trans Jogja yang dapat digunakan dalam mencapai ODTW Kota Yogyakarta. Rata-rata ODTW Kota Yogyakarta dapat diakses oleh Bus Trans Jogja yang berhenti sekitar 100 – 400 m didekat ODTW. Namun Museum Sasana Wiratama merupakan satu-satunya ODTW yang tidak terjangkau oleh Bus Trans Jogja, karena shelter Bus Trans Jogja yang paling dekat dengan Museum Sasana Wiratama meskipun terletak di jalan yang sama, yaitu Jalan HOS Cokroaminoto, namun memiliki jarak lebih dari 1 km. Hal ini menunjukkan bahwa ODTW yang kemudahan pencapaiannya paling rendah dari aspek keterjangkauan moda transportasi umum adalah Museum Sasana Wiratama.

Dari hasil tabulasi juga dapat diketahui bahwa terdapat beberapa ODTW yang dapat diakses oleh Bus Trans Jogja yang sama karena letaknya yang dapat dicapai melalui jalan kaki antara 1 (satu) ODTW dengan ODTW lainnya. ODTW tersebut antara lain Sungai Code – Kampung Wisata Cokrodingratan, Pura Pakualaman – Kampung Wisata Gunung Ketur – Museum Sasmitaloka, Museum Sonobudoyo – Kraton Yogyakarta – Taman Sari – Kampung Wisata Kadipaten – Kampung Wisata Patehan, serta Purawisata – Kampung Wisata Dipowinatan. Dari hasil kondisi eksisting di lapangan dan perbandingannya dengan bahan komparasi sebelumnya, dapat diketahui bahwa keterjangkauan moda transportasi umum yaitu Bus Trans Jogja di Kota Yogyakarta sudah cukup memadai, yang ditunjukkan melalui ODTW yang terletak jauh dari pusat kota masih terlayani dengan jalur Bus Trans Jogja yang melewatinya, sehingga hal ini dapat menekan biaya transportasi dalam pencapaian ODTW. Sistem transportasi massal Kota Yogyakarta yang berupa Bus Trans Jogja juga memiliki halte pemberhentian yang sebagian besar terdapat jalur pejalan kaki untuk mencapai ODTW-nya. Ketersediaan moda transportasi umum dengan jalur yang hampir mencapai seluruh ODTW dan keberadaan jalur pejalan kaki untuk mencapai ODTW menunjukkan bahwa keterkaitan antar ODTW

Kota Yogyakarta dari segi ketersediaan moda transportasi umum sudah cukup kuat.

#### **4.2.4 Karakteristik Diferensiasi Atraksi ODTW Kota Yogyakarta**

Selain melakukan identifikasi kemudahan pencapaian ODTW melalui variabel kedekatan jarak, kondisi jalan penghubung, serta ketersediaan moda transportasi penghubung, dalam membentuk *cluster* ODTW juga diperlukan identifikasi bentuk atraksi wisata yang ditawarkan dari suatu ODTW. Bentuk atraksi tersebut antara lain dapat berupa adat istiadat, kesenian, *event* hiburan, atau bangunan dan benda bersejarah.

Beni (2003) menyebutkan bahwa integrasi dalam pariwisata adalah bentuk kesatuan atraksi wisata yang ditawarkan oleh ODTW, dimana atraksi tersebut memiliki diferensiasi produk, namun masih dalam tema pengembangan yang sama. Selain itu, Nordin (2003) juga menyebutkan bahwa atraksi wisata akan memunculkan keunggulan dan dampak promosi yang lebih besar jika disatukan dalam 1 (satu) batas *cluster*.

Bahan komparasi relevansi lainnya adalah arahan kebijakan dari RIPP Kota Yogyakarta yang menyebutkan bahwa rencana Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP) adalah perlunya bentuk diversifikasi dan variasi ODTW. Hal tersebut diwujudkan melalui pengelompokan ODTW dengan mengidentifikasi jenis atraksi ODTW yang ditawarkan. Diversifikasi ODTW tersebut digunakan sebagai pengembangan jalur wisata yang berorientasi pada integrasi antar ODTW untuk meningkatkan kunjungan dan lama tinggal wisatawan. Selain itu, penelitian serupa dengan judul *Studi Keterkaitan Antar Objek Wisata dalam Rangka Pembentukan Cluster Wisata di Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP) A Kabupaten Magelang* oleh Ermawati (2004) menyebutkan bahwa identifikasi jenis atraksi ODTW diperlukan sebagai bahan penilaian keterkaitan antar ODTW dalam suatu *cluster*, dimana ODTW dengan diferensiasi atraksi yang berbeda dan dikelompokkan dalam 1 (satu) *cluster*.

akan menimbulkan keterkaitan yang kuat dan efisiensi dalam upaya promosinya.

Kota Yogyakarta sebagai salah satu *urban tourism* di Indonesia memiliki nilai ketertarikan yang kuat bagi wisatawan mancanegara. Hal ini dikarenakan atraksi yang ditawarkan Kota Yogyakarta umumnya berupa perpaduan antara keunikan budaya dan konservasi natural yang didukung oleh ketersediaan infrastruktur perkotaan yang memadai.

ODTW dalam penelitian ini dibatasi pada objek dengan daya tarik budaya (*culture tourism*), daya tarik alam (*nature tourism*), serta wisata minat khusus khas perkotaan berupa kampung wisata. Bentuk atraksi yang dimiliki ODTW Kota Yogyakarta dapat dibagi menjadi daya tarik alam, bangunan dan benda bersejarah, tradisi dan budaya lokal, serta bentuk atraksi lainnya. Bentuk tradisi dan budaya lokal yang dimaksud adalah atraksi kesenian lokal, permainan tradisional, tari tradisional, dan *event* budaya. Sedangkan bentuk atraksi lainnya dapat berupa pemasaran dan *workshop* hasil kerajinan tangan dan kegiatan lain yang dilakukan wisatawan ketika berkunjung ODTW. Adapun jenis atraksi masing-masing ODTW Kota Yogyakarta dapat dilihat pada matriks tabulasi berikut.

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

Tabel 4.6 Matriks Tabulasi Diferensiasi Atraksi ODTW

No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
1.	Sungai Code	Terdapat daya tarik berupa <i>outbond</i> air, dengan atraksi utama menyusuri sungai ( <i>riverwalk</i> ), baik menggunakan ban ( <i>tubing</i> ), <i>rafting</i> , atau dengan perahu kano, dimana kawasan pinggir sungai ditata dengan pembuatan lukisan dinding ( <i>mural</i> ).	-	-	-
2.	Kampung Wisata Cokrodingratan	-	Merupakan kawasan dengan bangunan bergaya <i>indische</i> (perpaduan budaya Eropa-Indonesia-Peranakan Cina), seperti Hotel Mustokoweni, Klenteng Poncowinatan, dsb	Adanya atraksi budaya sebagai daya tarik pendukung seperti Merti Code, Pasembaja, dan Srandul	Berkeliling dan mengunjungi bangunan yang memiliki arsitektur bergaya <i>indische</i>

No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
3.	Museum Sasana Wiratama	-	Merupakan bekas kompleks perumahan Pangeran Diponegoro, terdapat benda bersejarah peninggalan Pangeran Diponegoro, seperti peralatan perang pasukan, relief, dan artefak berupa dinding (tembok jebol) yang digunakan Pangeran Diponegoro ketika meloloskan diri dari tentara Belanda	-	-
4.	Kampung Wisata Sosromenduran	-	-	Terdapat atraksi kesenian tradisional seperti tradisi apeman, jathilan anak, dan permainan batok	Wisatawan dapat menginap di rumah tradisional Jawa. Selain itu, kampung ini juga merupakan salah satu sentra kerajinan tangan Kota Yogyakarta, seperti kaos dan

No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
					aneka suvenir lainnya karena merupakan kampung penyangga Malioboro
5.	Museum Batik dan Sulaman	-	-	Memiliki 1200 lembar koleksi batik tradisional, baik berupa kain panjang, selendang, sarung, dll	Terdapat pelatihan membatik bagi wisatawan yang tertarik untuk belajar proses membatik
6.	Sungai Gajah Wong	Merupakan kawasan berbasis DAS, dengan daya tarik berupa <i>heritage riverwalk</i> , yaitu menyusuri sungai dan berhenti pada situs-situs sejarah	Situs sejarah yang dikunjungi untuk kegiatan <i>heritage riverwalk</i> antara lain Situs Batu Gilang, Manuk Beri, Nogobondo, Tugu Batas, dan Sumur Dumilah	-	-
7.	Benteng Vredeburg	-	Terdapat meriam dan menara pantau (bastion) di keempat sudut ODTW. Selain itu, terdapat diorama kesejarahan Indonesia	-	-



No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
8.	Pura Pakualaman	-	Museum Pura Pakualaman memiliki koleksi terkait sistem pemerintahan Praja Pakualaman, serta pusaka-pusaka kerajaan ( <i>royal heirlooms</i> )	-	-
9.	Kampung Wisata Gunung Ketur	-	-	Terdapat atraksi Ketoprak Thek-Thek sebagai daya tarik utama, yaitu pentas cerita rakyat yang diiringi oleh alat musik dari bambu	Wisatawan dapat melakukan <i>blusukan</i> kampung dan mengikuti aktivitas pembuatan batik tulis bersama masyarakat lokal
10.	Museum Sonobudoyo	-	Memiliki koleksi peninggalan sejarah dan budaya Jawa, yang terbagi menurut jenisnya pada tiap ruang, seperti ruang prasejarah, batik, peninggalan islam, wayang, artefak,	Terdapat pagelaran seni wayang Rayamana yang ditampilkan 2 kali seminggu di pendopo timur museum	-

No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
			topeng, ukiran, dsb		
11.	Purawisata	-	-	Menawarkan pertunjukan Sendratari Ramayana Ballet, yang disertai paket wisata makan malam makanan khas tradisional Jawa	-
12.	Museum Sasmitaloka	-	Merupakan museum untuk mengenang Panglima Besar Jenderal Sudirman, sehingga memiliki koleksi benda peninggalannya sejumlah 599 buah dan terbagi ke dalam 14 ruang koleksi	-	-
13.	Kampung Wisata Tahunan	-	-	Fokus kampung adalah pengembangan seni tradisional gamelan klasik Yogyakarta. Selain itu terdapat kesenian	Merupakan kampung Sentra Batik Jumput Yogyakarta, sehingga wisatawan dapat mengikuti pelatihan dan proses

No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
				Reog Panji Budoyo, seni karawitan, wayang kulit, wayang topeng dalang, dsb	pembuatan batik jumput
14.	Taman Sari	-	Merupakan situs sejarah bekas benteng pertahanan dan pemandian istana Kraton Yogyakarta dan terdiri dari kolam pemandian Umbul Binangun, Kolam Garjitawati, Sumur Gumuling, dsb	-	-
15.	Kraton Yogyakarta		Bangunannya merupakan bekas istana khas Jawa dengan sentuhan budaya Belanda, Portugis, dan Cina. Didalamnya memiliki berbagai macam barang peninggalan zaman kerajaan	Terdapat atraksi Sendratari Jawa yang ditampilkan setiap hari pada jam tertentu. Selain itu juga terdapat atraksi wayang orang dan karawitan. Adapun upacara adat yang diadakan di Kraton	

No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
				Yogyakarta antara lain Upacara Sekaten, Grebegan, Tumpak Wajik, serta Upacara Siraman Pusaka dan Labuhan	
16.	Kampung Wisata Kadipaten	-	-	Memiliki atraksi tari klasik sebagai daya tarik utama, yaitu Tari Ndalem Paneman Kadipaten dan Tari Klasik Wayang Wong. Sedangkan atraksi pendukung lainnya adalah karawitan, kesenian Gejog Lesung Puspa Swara, dan kesenian tatah sungging wayang kulit	Menawarkan kegiatan jelajah kampung yang berbasis warisan seni dan budaya Kraton. Dimulai dari Plengkung Jogosuro hingga berakhir di Jalan Rotowijayan, dan umumnya wisatawan mampir untuk wisata kuliner khas kerajaan di salah satu rumah makan yang dilewati. Selain itu, wisatawan dapat melihat dan mengikuti proses

No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
					pembuatan wayang kulit di kampung ini
17.	Kampung Wisata Patehan	-	-	Wisatawan umumnya mempelajari siklus hidup masyarakat Jawa jika berkunjung ke kampung ini, selain itu terdapat pula atraksi seni budaya lain seperti sungging wayang	Memiliki <i>branding</i> kampung <i>heritage</i> untuk mendukung Kraton dan Taman Sari. Terdapat beberapa macam kampung tematis sebagai daya tarik, antara lain kampung <i>cyber</i> , kampung hijau, dan kampung batik.
18.	Kampung Wisata Dipowinatan	-	-	Atraksi yang ditampilkan ketika ada wisatawan yang berkunjung antara lain pertunjukan gamelan Jawa, jathilan anak, dan sungging wayang	Wisatawan diajak menikmati kehidupan masyarakat kampung di Yogyakarta sebagai daya tarik utamanya. Selain itu, wisatawan juga dapat mencoba pakaian adat Jawa dan mempelajari proses

No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
					pembuatan Batik Prodo.
19.	Kampung Wisata Gedungkiwo	-	-	Adanya atraksi seni budaya berupa mondrowanaran, karawitan gagrak anyar, dan tari klasik Jawa	Terdapat <i>workshop</i> kerajinan batik tulis yang merupakan daya tarik utamanya. Selain itu terdapat kerajinan bordir, wayang kulit, dan gamelan yang dapat diikuti oleh wisatawan
20.	Museum Perjuangan	-	Merupakan museum untuk mengenang perjuangan kemerdekaan Indonesia, dengan bentuk bangunan yang memiliki arti simbolis semangat Indonesia. Koleksi museum adalah barang-barang terkait perjuangan, seperti	-	-

No	Nama ODTW	Bentuk Atraksi Wisata			
		Daya Tarik Alam	Bangunan dan Benda Bersejarah	Tradisi dan Budaya Lokal	Lainnya
			bambu runcing, samurai, perlengkapan perang beberapa tokoh nasional, dsb		
21.	Kampung Wisata Purbayan	-	Situs sejarah yang dikunjungi antara lain Situs Batu Gilang yang merupakan bekas singgasana raja, makam raja mataram, Monumen Pacak Suji, Jebolan Ronggo, Situs Beteng Bokong Semar, dsb	Terdapat atraksi wayang tingklung sebagai pertunjukan tradisional yang terkenal di Kotagede, selain itu juga terdapat pertunjukan kesenian lainnya seperti srandul	Memiliki <i>heritage trail</i> ke situs-situs sejarah di Kotagede. Selain itu, terdapat <i>workshop</i> kerajinan perak yang merupakan kerajinan utama Kotagede

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan hasil matriks tabulasi tersebut diatas, dapat diketahui bahwa bentuk atraksi ODTW Kota Yogyakarta dapat menunjukkan tipologi ODTW-nya, yaitu ODTW dengan daya tarik alam yang termasuk dalam *nature tourism*; ODTW yang memiliki benda bersejarah, bangunan bersejarah, atraksi tradisi, dan budaya lokal dapat termasuk dalam *culture tourism*; serta ODTW dengan atraksi tradisi dan budaya lokal yang juga menawarkan paket keliling wilayah dan *workshop* hasil kerajinan merupakan ODTW dengan tipologi kampung wisata. Adapun penggolongan tersebut secara lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.7 Tipologi ODTW Kota Yogyakarta**

Nama ODTW		
<i>Nature Tourism</i>	<i>Culture Tourism</i>	Wisata Minat Khusus
Sungai Code	Kraton Yogyakarta	Kampung Wisata Purbayan
Sungai Gajah Wong	Museum Batik dan Sulaman	Kampung Wisata Sosromenduran
	Benteng Vredeburg	Kampung Wisata Tahunan
	Museum Sasana Wiratama	Kampung Wisata Gunung Ketur
	Museum Sonobudoyo	Kampung Wisata Kadipaten
	Purawisata	Kampung Wisata Patehan
	Museum Sasmitaloka	Kampung Wisata Dipowinatan
	Tamansari	Kampung Wisata Gedungkiwo
	Pura Pakualaman	Kampung Wisata Cokrodiningratan
	Museum Perjuangan	

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

*Nature tourism* di Kota Yogyakarta memiliki wisata air menyusuri sungai (*riverwalk*) sebagai daya tarik utamanya, dengan perbedaan atraksi pada Sungai Code berupa wisata *outbond* air seperti *rafting* dan *tubing*, sementara Sungai Gajah Wong memiliki *heritage riverwalk* yang mengunjungi situs-situs sejarah disepanjang sungai. Untuk ODTW yang termasuk dalam tipologi *culture tourism*, perbedaan daya tarik terletak pada bangunan dan koleksi benda bersejarah yang dimiliki. Kraton



Yogyakarta, Pura Pakualaman, dan Tamansari merupakan ODTW yang memiliki bangunan serta benda bersejarah terkait kerajaan Kota Yogyakarta. Museum Batik dan Sulaman, Museum Sonobudoyo, dan Purawisata memiliki daya tarik terkait peninggalan budaya dan tradisi lokal, dimana Museum Batik dan Sulaman serta Museum Sonobudoyo merupakan museum yang memiliki koleksi benda peninggalan budaya Jawa, sedangkan Purawisata memiliki pertunjukan Sendratari Ramayana sebagai atraksi utama ODTW yang terkait dengan kesejarahan Jawa. Adapun Benteng Vredenburg dan Museum Perjuangan merupakan ODTW yang memiliki keterkaitan dengan sejarah perjuangan kemerdekaan Indonesia. Selain 2 (dua) ODTW tersebut, ODTW yang memiliki keterkaitan dengan sejarah perjuangan kemerdekaan Indonesia adalah Museum Sasmitaloka yang memiliki koleksi peninggalan Panglima Besar Jenderal Sudirman, serta Museum Sasana Wiratama yang didirikan untuk mengenang jasa Pangeran Diponegoro.

Selain *nature tourism* dan *culture tourism*, ODTW Kota Yogyakarta juga memiliki kampung wisata yang bertujuan menjadi varian baru ODTW di Kota Yogyakarta. Kampung wisata sebagai bentuk wisata minat khusus khas perkotaan menawarkan daya tarik baru dimana wisatawan dapat berinteraksi secara langsung dengan masyarakat setempat dan mengenali budaya yang ada. Oleh karena itu, kampung wisata didirikan dengan target pasar wisatawan mancanegara yang tentunya lebih tertarik mempelajari budaya lokal yang tidak dapat ditemukan di wilayah asalnya. Beberapa kampung wisata di Kota Yogyakarta bertujuan menjadi penyangga atau pendukung ODTW lainnya yang telah ada. Dalam hal ini, kampung wisata menawarkan alternatif atraksi selain atraksi yang ditawarkan oleh ODTW yang didukungnya. Atraksi tersebut dapat berupa seni tarian tradisional, kesenian Jawa, hingga kerajinan tangan yang dapat diikuti oleh wisatawan. Adapun kampung wisata yang mendukung ODTW lainnya antara lain Kampung Wisata Cokrodingratan yang mendukung Sungai Code, Kampung Wisata Purbayan yang

mendukung Sungai Gajah Wong, Kampung Wisata Gunung Ketur yang mendukung Pura Pakualaman, Kampung Wisata Dipowinatan yang mendukung Purawisata, Kampung Wisata Patehan yang mendukung Tamansari, serta Kampung Wisata Kadipaten yang mendukung Kraton Yogyakarta. Kota Yogyakarta dengan luas administratif wilayah yang cukup kecil menyebabkan adanya paket wisata yang dipromosikan antar ODTW yang terletak berdekatan. Paket tersebut terjadi melalui *mouth by mouth promotion*. Dalam pengembangan ODTW Kota Yogyakarta sampai saat ini, umumnya wisatawan akan mengikuti paket wisata tersebut, baik karena upaya promosi dari ODTW yang dikunjungi, dari agen perjalanan, maupun dari kerabat atau media lainnya. Berdasarkan hasil identifikasi diferensiasi atraksi, adanya kampung wisata sebagai salah satu alternatif atraksi ODTW Kota Yogyakarta dapat menjadi salah satu bentuk diferensiasi atraksi ODTW dimana sebelumnya dalam hal atraksi objek, ODTW Kota Yogyakarta belum memiliki hubungan keterkaitan yang kuat karena banyaknya kemiripan atraksi antar ODTW satu dengan lainnya. Hal tersebut juga didukung oleh promosi atau paket wisata yang hanya terjadi pada ODTW yang berdekatan, sehingga upaya promosi masih kurang mencakup seluruh ODTW di kota.

#### **4.3 Analisis Pembentukan *Cluster* ODTW Kota Yogyakarta**

Dalam analisis pembentukan *cluster* ODTW Kota Yogyakarta, terlebih dahulu akan dilakukan analisis tingkat kepentingan variabel pembentuk integrasi fisik ODTW Kota Yogyakarta. Penentuan tingkat kepentingan variabel bertujuan untuk mengetahui tingkatan variabel mana yang lebih penting dari variabel lainnya sebagai *input* dalam proses penggabungan peta individu untuk menghasilkan *cluster*. Setelah didapatkan urutan tingkat kepentingan variabel, dilakukan analisis kriteria pembentukan *cluster*-nya, yang merupakan penjabaran spesifik dari variabel yang telah ada. Kriteria tersebut merupakan dasar dalam pembentukan *cluster*. Proses analisis setelah terbentuk

*cluster* ODTW adalah analisis ketersediaan dan pelayanan sarana pariwisata dari masing-masing *cluster* yang telah terbentuk. Hasil klasterisasi ODTW serta analisis ketersediaan dan pelayanan sarana yang didapatkan pada sasaran ini kemudian digunakan sebagai *input* pada sasaran selanjutnya.

#### **4.3.1 Analisis Tingkat Kepentingan Komponen Integrasi dan Penentuan Kriteria Pembentukan *Cluster* ODTW**

Analisis tingkat kepentingan komponen integrasi dimaksudkan untuk mengukur tingkat kepentingan variabel komponen integrasi ODTW Kota Yogyakarta dalam melakukan pembentukan *cluster* pada sasaran selanjutnya. Teknik analisis yang digunakan adalah *theoretical descriptive analysis*. Bahan komparasi dalam proses ini dilakukan dengan membandingkan teori, kebijakan, dan penelitian serupa terkait komponen integrasi pariwisata, kemudian disesuaikan untuk masing-masing variabel penelitian yang telah dirumuskan dari hasil kajian pustaka. Penilaian tingkat kepentingan variabel akan ditampilkan dalam bentuk skala ordinal dan disusun berdasarkan *ranking* tertinggi sampai terendah, yaitu skor 4 untuk variabel tingkat kepentingan sangat tinggi sebagai penentu dasar pembentukan *cluster*; skor 3 untuk variabel tingkat kepentingan tinggi dalam pembentukan *cluster*; skor 2 untuk variabel tingkat kepentingan sedang dalam pembentukan *cluster*; serta skor 1 untuk variabel dengan tingkat kepentingan rendah dalam pembentukan *cluster*. Adapun hasil *scoring* tingkat kepentingan variabel komponen integrasi ODTW Kota Yogyakarta adalah sebagai berikut.

Tabel 4.8 Proses *Theoritical Descriptive Analysis* dalam Menentukan Tingkat Kepentingan Variabel

Input Variabel	Bahan Komparasi			Output
	Teori	Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
Kedekatan Geografis	<b>Kim dan Dwyer dalam Fernando (2012)</b> menyebutkan bahwa langkah dalam menyusun tipologi integrasi antara lain: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisis faktor fisik, melalui identifikasi daya tarik/ atraksi ODTW; kemudahan pencapaian ODTW; keterjangkauan pelayanan sarana</li> <li>2. Analisis faktor non fisik, melalui identifikasi peran dan keterlibatan pemerintah, swasta, dan masyarakat lokal; serta <i>demand conditions</i> berupa persepsi dan preferensi</li> </ol>	<b>Peraturan Menteri Kebudayaan dan Pariwisata KM. 18/ HM 001/ MKP/ 2011 tentang Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat (PNPM) Mandiri Pariwisata</b> menyebutkan bahwa aspek utama dari pendekatan <i>cluster</i> wisata adalah kedekatan geografis antar kegiatan terkait yang secara sinergis saling bekerjasama dalam peningkatan daya saing produk <i>cluster</i> tersebut.	<b>Ermawati (2004)</b> dalam penelitiannya yang berjudul <i>Studi Keterkaitan Antar Objek Wisata dalam Rangka Pembentukan Cluster Wisata di Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP) A Kabupaten Magelang</i> menyebutkan tingkat kepentingan tertinggi sampai terendah variabel pembentukan <i>cluster</i> wisata atau keterkaitan antar	Berdasarkan hasil komparasi, dapat diketahui bahwa pembentukan <i>cluster</i> pada dasarnya dilakukan melalui kemudahan pencapaian masing-masing ODTW. Variabel dasar dalam mengukur kemudahan pencapaian adalah kedekatan spasial antar ODTW dengan mengukur kedekatan jarak antar ODTW. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa <b>kedekatan geografis memiliki tingkat kepentingan dengan skor 4 tingkat kepentingan sangat tinggi sebagai variabel penentu dasar pembentukan <i>cluster</i>.</b>  <b>Variabel selanjutnya dengan tingkat kepentingan tinggi (skor 3) berdasarkan hasil</b>
Diferensiasi ODTW				
Kondisi Jalan Penghubung				
Moda Transportasi Penghubung				

Input Variabel	Bahan Komparasi			Output
	Teori	Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
	<p>wisatawan</p> <p><b>M. Porter (1998)</b> menyebutkan bahwa kedekatan jarak antar kegiatan merupakan variabel dasar dalam pendekatan <i>cluster</i> dalam rangka efisiensi hubungan antar <i>stakeholder</i> terkait, serta memudahkan upaya kerjasama dan promosi antar kegiatan tersebut.</p> <p>Menurut <b>Nordin (2003)</b>, pembentukan <i>cluster</i> dalam integrasi pariwisata dapat dilakukan melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisis spasial berupa ODTW yang memiliki jarak</li> </ol>	<p>Analisis penentuan Kawasan Pengembangan Pariwisata dalam <b>RIPP Kota Yogyakarta</b> dapat dilakukan melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identifikasi kedudukan spasial masing-masing ODTW berdasarkan kedekatan jarak antar ODTW secara geografis; kemudahan dan kesamaan arah pencapaian ODTW; serta kedekatan ODTW terhadap pusat pelayanan sarana pariwisata</li> <li>2. Identifikasi jenis diferensiasi atraksi</li> </ol>	<p>ODTW meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kondisi aksesibilitas ODTW, baik besar jarak antar ODTW maupun ketersediaan jalan penghubung antar ODTW</li> <li>2. Pelayanan moda transportasi, baik ketersediaan angkutan umum maupun jalur angkutan tersebut</li> <li>3. Jenis atraksi wisata yang ditawarkan ODTW yang</li> </ol>	<p><b>komparasi adalah kondisi jalan penghubung.</b> Kondisi jalan penghubung digunakan untuk mengukur tingkat kemudahan pencapaian dari aspek waktu tempuh pencapaian.</p> <p>Setelah diidentifikasi ODTW dengan jarak terdekat satu sama lain serta kondisi jalan penghubung yang memadai, kemudian dilakukan identifikasi ketersediaan moda transportasi penghubung sebagai variabel yang juga berpengaruh dalam meningkatkan kemudahan pencapaian ODTW. <b>Oleh karena itu, variabel moda transportasi penghubung memiliki skor 2 dengan tingkat kepentingan sedang.</b></p> <p>Selain melakukan analisis</p>

Input Variabel	Bahan Komparasi			Output
	Teori	Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
	<p>terdekat;</p> <p>2. Identifikasi ketersediaan jalur penghubung antar ODTW dan kondisinya;</p> <p>3. Identifikasi ketersediaan moda transportasi penghubung antar ODTW;</p> <p>4. Pengelompokan ODTW yang memiliki diferensiasi atraksi namun dalam tema pengembangan yang sama sebagai pendukung <i>cluster</i> yang telah disusun berdasarkan proses sebelumnya</p>	<p>ODTW masing-masing <i>cluster</i> sebagai bentuk diversifikasi dan variasi ODTW</p> <p>3. Penentuan tema pengembangan masing-masing <i>cluster</i></p>	<p>dapat menjadi keunggulan <i>cluster</i></p>	<p>kemudahan pencapaian ODTW, dalam pembentukan <i>cluster</i> berdasarkan hasil komparasi juga memperhatikan atraksi masing-masing ODTW setelah terbentuk <i>cluster</i>. Atraksi yang dimaksud adalah ODTW yang memiliki perbedaan atraksi namun dalam tema pengembangan yang sama akan dijadikan dalam 1 (satu) <i>cluster</i> sehingga dapat memunculkan keunggulan kompetitif.</p> <p><b>sehingga diferensiasi ODTW memiliki tingkat kepentingan rendah (skor 1) terhadap pembentukan <i>cluster</i> ODTW karena berperan sebagai penguat <i>cluster</i> agar pengembangannya lebih optimal.</b></p>

Sumber: Hasil Analisis, 2015

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

Berdasarkan hasil komparasi teori, kebijakan, dan penelitian terdahulu yang telah diuraikan pada tabel tersebut diatas, maka didapatkan *scoring* tingkat kepentingan variabel pembentuk *cluster* OTDW. Dari tabel sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan bahwa pada dasarnya dalam membentuk *cluster* OTDW, variabel paling berpengaruh adalah variabel terkait kemudahan pencapaian OTDW. Variabel-variabel terkait kemudahan pencapaian antara lain kedekatan geografis, kondisi jalan penghubung, dan moda transportasi penghubung.

Variabel penentu dasar dengan tingkat kepentingan sangat tinggi dalam pembentukan *cluster* OTDW adalah kedekatan geografis dengan skor 4. Berdasarkan tabel diatas, kedekatan geografis atau kedekatan jarak merupakan variabel penentu karena dapat memberikan efisiensi dalam waktu pencapaian, pengelolaan, upaya promosi, dan hubungan antar *stakeholder* terkait. Setelah menemukan ukuran kedekatan jarak antar OTDW, selanjutnya diidentifikasi kondisi jalan penghubung antar OTDW tersebut yang dapat berpengaruh terhadap waktu tempuh pencapaian OTDW, melalui variabel kondisi jalan penghubung dengan skor 3. Kemudian variabel moda transportasi penghubung memiliki skor 2 untuk mengukur ketersediaan moda transportasi umum yang menghubungkan antar OTDW sebagai variabel terakhir terkait kemudahan pencapaian menuju OTDW. Sedangkan variabel lain terkait pembentukan *cluster* namun tidak terkait dengan kemudahan pencapaian adalah diferensiasi atraksi OTDW dengan skor 1. Variabel tersebut digunakan sebagai bentuk diversifikasi dan variasi OTDW, sehingga dapat memperkuat karakteristik *cluster*.

Selanjutnya setelah tersusun variabel dengan tingkat kepentingannya, maka dilakukan analisis penentuan kriteria pembentukan *cluster*. Kriteria dalam penelitian ini merupakan batasan spesifik pembentukan *cluster* OTDW Kota Yogyakarta yang didapatkan dari variabel penelitian. Untuk menghasilkan kriteria pembentukan *cluster* OTDW Kota Yogyakarta, hasil identifikasi karakteristik komponen integrasi OTDW yang telah



dijabarkan dalam sasaran sebelumnya akan dibandingkan dengan bahan komparasi melalui *theoretical descriptive analysis*. Bahan komparasi tersebut antara lain berupa teori, kebijakan, serta penelitian terdahulu yang kemudian dikaitkan dengan penelitian dan kondisi eksisting di lapangan sehingga dapat menghasilkan kriteria spesifik sesuai dengan karakteristik komponen integrasi ODTW Kota Yogyakarta. Adapun proses *theoretical descriptive analysis* dalam menentukan kriteria pembentukan *cluster* ODTW Kota Yogyakarta dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.9 Proses *Theoretical Descriptive Analysis* dalam Menghasilkan Kriteria Pembentukan Cluster ODTW Kota Yogyakarta**

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
Variabel 1. Kedekatan Geografis			
Kota Yogyakarta termasuk dalam perkotaan kecil dengan luas 32,5 km <sup>2</sup> , sehingga pencapaian antar ODTW berdasarkan kedekatan jarak atau panjang jalan penghubung antar ODTW-nya cukup mudah. Hasil identifikasi menunjukkan bahwa kedekatan geografis antar ODTW Kota Yogyakarta rata-rata berada pada <i>range</i> 2 – 4 km, dengan jarak terdekat 0,1 km dan jarak terjauh antar ODTW adalah 9,4 km.	<p>Penentuan Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP) dalam <b>RIPP Kota Yogyakarta</b> menyebutkan bahwa kedekatan jarak antar objek secara geografis diukur dari panjang jalan yang tersedia antar ODTW.</p> <p><b>Nordin (2003)</b> menyebutkan bahwa delineasi batas <i>cluster</i> dalam perkotaan dari segi kedekatan jarak antar kegiatan dapat diukur melalui jangkauan yang dapat ditempuh <i>pedestrian</i> dalam berjalan kaki.</p> <p><b>Southworth (2005)</b> menyebutkan bahwa dalam</p>	<p>Penelitian dari <b>US Department of Transportation's National Highway Traffic and Safety Administration and The Bureau of Transportation Statistics (2002)</b> menemukan bahwa <i>pedestrian</i> yang memiliki motivasi rekreasi, berwisata, dan <i>leisure</i> rata-rata dapat berjalan kaki selama 1,3 <i>miles</i>, atau setara dengan 2,08 km antar objeknya.</p>	Kedekatan geografis merupakan dasar pembentukan <i>cluster</i> . Kedekatan geografis dalam integrasi pariwisata berdasarkan RIPP Kota Yogyakarta adalah panjang jalan yang tersedia antar ODTW. Kota Yogyakarta memiliki karakteristik perkotaan kecil dengan integrasi moda transportasinya berupa ketersediaan Bus Trans Jogja. Dalam hal ini, penentuan kriteria kedekatan geografis dapat disesuaikan untuk standar perkotaan, yaitu jangkauan maksimum <i>pedestrian</i> . Jarak maksimum <i>pedestrian</i> untuk berjalan kaki berdasarkan hasil komparasi $\pm 2$ km, dengan batas kenyamanan berjalan maksimum 1 km. Hal tersebut sesuai dengan rata-rata jarak antar ODTW Kota Yogyakarta yang berada pada <i>range</i> 2 – 4 km. Kriteria yang dihasilkan adalah <b>kedekatan jarak antar ODTW berdasarkan panjang</b>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
Wisatawan Kota Yogyakarta, terutama wisatawan mancanegara, umumnya berjalan kaki jika jarak antara ODTW asal dengan ODTW yang dituju terletak berdekatan dan memiliki kondisi jalan yang nyaman.	<p>distrik perkotaan yang memiliki integrasi transportasi umum seperti <i>subway</i>; MRT; dsb, kemampuan jangkauan <i>pedestrian</i> dapat berjalan kaki selama 20 menit atau setara dengan <math>\pm 2</math> km.</p> <p><b>Yeang (2000)</b> menyebutkan bahwa batas minimum penggunaan kendaraan bermotor dapat dilihat dari kenyamanan pejalan kaki. Batas kenyamanan pejalan kaki di perkotaan dengan kondisi cuaca yang tidak terlalu baik (panas) adalah 400 – 800 m, dengan batas kenyamanan maksimum dalam menit adalah 10 menit atau setara dengan 1 km.</p>		<p><b>jalan penghubung yang dapat ditempuh oleh <i>pedestrian</i> dengan range maksimum 2 km.</b> Adapun kriteria tingkat keterkaitan antar ODTW antara lain ODTW dengan jarak &lt;1 km memiliki keterkaitan kuat karena masih dalam batas kenyamanan <i>pedestrian</i>, sehingga menjadi prioritas <i>cluster</i>, sedangkan 1 – 1,5 memiliki keterkaitan sedang, dan 1,5 – 2 km memiliki keterkaitan lemah karena merupakan batas maksimum kemampuan berjalan kaki bagi wisatawan.</p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
Variabel 2. Kondisi Jalan Penghubung			
Jenis perkerasan jalan Kota Yogyakarta 99,89% merupakan jalan aspal dengan 40,02% nya dalam kategori baik. Berdasarkan hasil identifikasi, kondisi lebar jalan umumnya telah sesuai dengan standar lebar menurut fungsi jalan yang diatur dalam RTRW Kota Yogyakarta. Adapun permasalahan kondisi perkerasan jalan yang ditemukan adalah adanya jalan bergelombang serta jalan berlubang pada beberapa ruas, namun tidak terlalu parah. Sedangkan	<b>Dittmar (2004)</b> menyebutkan bahwa analisis kondisi jalan adalah kondisi jalan yang dilalui oleh pengguna kendaraan, dimana orang cenderung menggunakan kendaraan jika jarak antara tempat asal dan tempat tujuannya melebihi 1 km.  <b>Yeang (2000)</b> menyebutkan bahwa batas minimum penggunaan kendaraan bermotor dapat dilihat dari kenyamanan pejalan kaki. Batas kenyamanan pejalan kaki di perkotaan dengan kondisi cuaca yang tidak terlalu baik (panas) adalah 400 – 800 m, dengan batas kenyamanan maksimum dalam menit adalah 10	Penelitian dari <b>Ermawati (2014)</b> menyebutkan bahwa ODTW yang dapat dikelompokkan ke dalam 1 <i>cluster</i> yang sama adalah ODTW yang memiliki kondisi fisik jalan yang memadai dalam pencapaian satu sama lain sehingga menghasilkan keterkaitan yang kuat. Kondisi fisik jalan yang dimaksud dalam penelitian ini antara lain perkerasan jalan yang baik serta tidak adanya kemacetan yang terjadi.	Analisis kondisi jalan berdasarkan hasil komparasi teori dapat dilihat dari batas minimum penggunaan kendaraan bermotor yaitu 1 km. Pada kondisi eksisting jarak antar ODTW Kota Yogyakarta, jarak yang ditentukan dalam kriteria sebelumnya untuk membentuk 1 <i>cluster</i> berada pada <i>range</i> maksimum 2 km. Oleh karena itu, kriteria yang dihasilkan untuk melakukan analisis pembentukan <i>cluster</i> dari kondisi jalan adalah kondisi jalan penghubung antar ODTW yang memiliki jarak minimum 1 km, dengan batas maksimum 2 km. Aksesibilitas dalam pencapaian ODTW setelah diukur dari kedekatan jarak, kemudian dilihat dari efisiensi waktu tempuh. Kecepatan dan kelancaran merupakan hal yang dapat mengurangi waktu tempuh tersebut. Berdasarkan hasil komparasi teori dan penelitian terkait, dapat diketahui bahwa permasalahan transportasi dapat memperlambat waktu

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<p>permasalahan yang umum ditemui adalah kemacetan terutama pada jalan kolektor. Hal tersebut diakibatkan oleh hambatan samping dan <i>volume</i> kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Selain itu, permasalahan lainnya adalah adanya jalan satu arah menuju ODTW yang mengakibatkan wisatawan perlu memutar melewati jalan lain.</p>	<p>menit atau setara dengan 1 km.</p> <p><b>Ajala (2013)</b> menyebutkan bahwa meskipun ODTW dapat dicapai dengan tingkat kemudahan yang tinggi dari kedekatan jaraknya, namun permasalahan transportasi yang terjadi dapat menurunkan tingkat pencapaian ODTW, seperti penyempitan jalan dan kemacetan. Permasalahan tersebut perlu disesuaikan dengan karakteristik wilayah sehingga teridentifikasi masalah yang lebih spesifik.</p>		<p>tempuh pencapaian suatu ODTW, berupa kemacetan, kondisi perkerasan jalan yang buruk, penyempitan jalan, dsb. Jika disesuaikan dengan karakteristik ODTW Kota Yogyakarta, maka terdapat permasalahan lain, yaitu adanya jalan satu arah yang menyebabkan wisatawan memutar ke jalan lain dan memperlambat waktu tempuh. Oleh karena itu, kriteria pembentukan <i>cluster</i> berdasarkan permasalahan transportasi adalah ODTW yang tidak mengalami permasalahan lamanya waktu tempuh dalam pencapaian satu sama lain, yaitu kemacetan, adanya jalan satu arah, serta kondisi permukaan jalan yang buruk.</p> <p>Kedua kriteria tersebut diatas dapat ditarik menjadi 1 kriteria utama, yaitu <b>kondisi jalan penghubung antar ODTW dengan jarak minimum 1 – 2 km yang tidak mengalami permasalahan terkait lamanya waktu tempuh dalam pencapaian satu sama lain. Permasalahan tersebut antara</b></p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
			lain kemacetan, adanya jalan satu arah, serta kondisi permukaan jalan yang buruk.
Variabel 3. Moda Transportasi Penghubung			
Jenis moda transportasi massal yang digunakan wisatawan dalam berwisata di Kota Yogyakarta berupa Bus Trans Jogja yang memiliki 8 jalur khusus. Hasil identifikasi menunjukkan bahwa sebagian besar ODTW Kota Yogyakarta sudah terlayani Bus Trans Jogja. ODTW yang tidak dapat diakses oleh Bus Trans Jogja adalah Museum Sasana Wiratama, karena jarak antar ODTW menuju halte pemberhentian	<p><b>Nordin (2003)</b> menyebutkan bahwa sistem transportasi massal yang dibutuhkan dalam mencapai ODTW harus memiliki halte pemberhentian yang bisa diakses oleh <i>pedestrian</i> dari ODTW yang dituju.</p> <p><b>Dittmar (2004)</b> menyebutkan bahwa lokasi titik transit untuk moda transportasi massal maksimal berjarak 400 m dari tempat asal untuk berjalan kaki sebelum menggunakan moda transportasi, maupun untuk berjalan kaki sesudah</p>	<p>Penelitian dari <b>Danoe (2006)</b> menyebutkan bahwa ketersediaan moda transportasi massal sebagai pengantar sebelum atau sesudah berjalan kaki menuju tempat tujuan harus memiliki halte pemberhentian yang dapat diakses dengan jarak yang nyaman oleh pejalan kaki.</p> <p>Penelitian dari <b>US Department of Transportation's National Highway Traffic and Safety</b></p>	ODTW Kota Yogyakarta sebagian besar dapat diakses oleh Bus Trans Jogja sebagai bentuk sistem transportasi massal yang digunakan wisatawan. Rata-rata jarak antara ODTW dengan halte pemberhentian adalah 100 – 400 m. Berdasarkan hasil komparasi teori dan penelitian terkait, jarak antara halte pemberhentian dengan ODTW harus bisa diakses oleh <i>pedestrian</i> , dengan jarak maksimum 400 m. Oleh karena itu, ODTW Kota Yogyakarta dengan jarak lebih dari 400 m menuju halte tidak layak diperhitungkan sebagai ODTW yang dapat diakses oleh Bus Trans Jogja, sehingga kriteria yang dihasilkan adalah <b>jarak pencapaian halte pemberhentian Bus Trans Jogja dengan ODTW yang dapat ditempuh oleh <i>pedestrian</i> dengan</b>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
mencapai 1 km. Adapun ODTW lainnya dapat diakses melalui berjalan kaki dengan jarak 100 – 400 m dari halte pemberhentian bus. ODTW yang terlayani Bus Trans Jogja dapat diakses melalui penggunaan 1 jalur yang sama maupun dengan berganti jalur. Namun, pergantian jalur memakan waktu yang lama dalam pencapaian ODTW karena umumnya jalur yang digunakan akan memutar hingga maksimum 1 kota sebelum mencapai ODTW yang dituju.	<p>menggunakan moda transportasi untuk mencapai tempat tujuan.</p> <p><b>Ajala (2013)</b> menyebutkan bahwa ODTW yang selain letaknya berdekatan, namun juga diakses oleh jalur sistem transportasi umum yang sama, dapat dikelompokkan dalam <i>cluster</i> yang sama.</p> <p>Penentuan Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP) dalam <b>RIPP Kota Yogyakarta</b> menyebutkan bahwa kesamaan jalur angkutan umum antar 1 ODTW dengan ODTW lainnya dapat memudahkan pencapaian wisatawan menuju ODTW</p>	<p><i>Administration and The Bureau of Transportation Statistics (2002)</i> menemukan bahwa <i>pedestrian</i> umumnya mau menggunakan moda transportasi umum yang memiliki <i>shelter</i> berjarak maksimum 300 – 400 m dari tempat asal maupun tempat tujuan sebagai batas kenyamanannya.</p>	<p><b>jarak maksimum 400 m.</b></p> <p>Selain itu, hasil teori terkait dan hasil kebijakan dari RIPP Kota Yogyakarta menyebutkan bahwa ODTW Kota Yogyakarta yang dilalui oleh 1 jalur Bus Trans Jogja yang sama dapat mempermudah pencapaian wisatawan, sehingga dapat dikelompokkan dalam <i>cluster</i> yang sama. Kesamaan jalur yang dimaksud adalah ODTW yang tidak melakukan pergantian jalur dalam pencapaiannya, karena pergantian jalur Bus Trans Jogja akan mempengaruhi waktu tempuh perjalanan. Oleh karena itu, kriteria lain dari variabel moda transportasi dalam mengelompokkan ODTW Kota Yogyakarta adalah <b>ODTW yang dilewati oleh jalur Bus Trans Jogja yang sama dan tidak dicapai dengan pergantian jalur.</b></p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
Variabel 4. Diferensiasi Atraksi ODTW			
ODTW dalam penelitian ini antara lain <i>nature tourism</i> , <i>culture tourism</i> , dan kampung wisata. Berdasarkan hasil identifikasi karakteristik, terdapat 2 ODTW untuk <i>nature tourism</i> yang memiliki atraksi <i>riverwalk</i> (alam maupun <i>heritage</i> ). Selain itu terdapat 10 ODTW yang termasuk dalam kategori <i>culture tourism</i> , dengan daya tarik bangunan bersejarah, benda bersejarah, dan memiliki peninggalan tradisi dan budaya lokal Jawa. Sedangkan kampung wisata di Kota Yogyakarta berjumlah 9	<b>Beni (2003)</b> menyebutkan bahwa integrasi dalam pariwisata adalah bentuk kesatuan atraksi wisata yang ditawarkan oleh ODTW, dimana atraksi tersebut memiliki diferensiasi produk, namun masih dalam tema pengembangan yang sama atau memiliki ODTW unggulan, sehingga memiliki tema pengembangan yang berbeda antar 1 <i>cluster</i> dengan <i>cluster</i> lainnya.  Penentuan Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPP) dalam <b>RIPP Kota Yogyakarta</b> menyebutkan bahwa: <ul style="list-style-type: none"><li>• ODTW dengan jarak</li></ul>	Penelitian dari <b>Ermawati (2004)</b> menyebutkan bahwa ODTW yang terletak berdekatan dan memiliki atraksi ODTW yang variatif dapat dijadikan dalam 1 <i>cluster</i> karena memiliki keterkaitan kuat antar satu sama lain.	ODTW Kota Yogyakarta terdiri dari 3 tipologi yang masing-masing memiliki diferensiasi atraksi. Berdasarkan hasil komparasi teori, kebijakan, dan penelitian terdahulu dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam 1 <i>cluster</i> pariwisata, ODTW yang terletak berdekatan harus memiliki variasi atraksi sehingga ada perbedaan dengan <i>cluster</i> lainnya. ODTW Kota Yogyakarta hanya memiliki 3 tipologi yang sebagian besar adalah <i>culture tourism</i> dan kampung wisata. Oleh karena itu, bentuk pengelompokan berdasarkan diferensiasi ODTW Kota Yogyakarta adalah adanya paket wisata serta hubungan ODTW dengan kampung wisata pendukungnya. Paket wisata yang terbentuk di Kota Yogyakarta umumnya melalui <i>mouth by mouth promotion</i> antar ODTW yang letaknya berdekatan. Selain itu, terdapat kampung wisata yang pengembangannya diarahkan untuk mendukung ODTW berupa <i>nature</i> dan <i>culture tourism</i> , serta



Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<p>ODTW yang dikembangkan dengan tujuan menambah varian atraksi ODTW baru serta mendukung ODTW yang terletak berdekatan dengan kampungnya. Kampung wisata memiliki atraksi kesenian, tari, dan kerajinan tangan untuk menarik minat wisatawan. ODTW Kota Yogyakarta sudah memiliki paket wisata yang terbentuk secara informal melalui promosi antar ODTW, sehingga dalam pengembangan ODTW Kota Yogyakarta, sampai saat ini, umumnya wisatawan akan mengikuti paket</p>	<p>yang dekat dan perbedaan tema dapat menjadi variasi dan diversifikasi ODTW</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ODTW yang tergabung dalam paket wisata informal melalui upaya promosi dari ODTW terkait seperti kompleks Kraton – Tamansari diarahkan untuk menjadi 1 kawasan pengembangan pariwisata</li> </ul>		<p>menjadi varian atraksi ODTW tersebut. Oleh karena itu, kriteria yang dihasilkan adalah <b>ODTW (<i>nature</i> atau <i>culture tourism</i>) dan kampung wisata yang diarahkan sebagai objek utama dan kampung wisata pendukungnya, serta tergabung dalam 1 (satu) paket promosi atau paket wisata.</b></p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
wisata tersebut, baik karena upaya promosi dari ODTW yang dikunjungi, dari agen perjalanan, maupun dari kerabat atau media lainnya.			

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

Dalam melakukan integrasi antar ODTW, diperlukan integrasi secara fisik berupa *cluster* ODTW untuk mempermudah dalam membentuk keterpaduan pengelolaan, upaya promosi, serta pengembangan atraksi ODTW dan sarana wisata sesuai dengan kondisi dan ketercapaian masing-masing *cluster*. Pembentukan *cluster* dalam integrasi pariwisata merupakan pengelompokan ODTW yang memiliki potensi atraksi antar ODTW-nya dengan karakteristik dan kriteria yang sama kedalam satu kelompok. Berdasarkan proses *theoretical descriptive analysis* dalam tabel diatas, didapatkan hasil spesifikasi dari variabel penelitian yang kemudian digunakan sebagai kriteria pembentukan *cluster* ODTW Kota Yogyakarta. Adapun kriteria-kriteria tersebut berdasarkan tingkat kepentingannya adalah sebagai berikut:

1. Kriteria untuk kedekatan geografis:  
Kedekatan jarak antar ODTW berdasarkan panjang jalan penghubung yang dapat ditempuh oleh *pedestrian* dengan *range* maksimum 2 km, serta tingkat keterkaitan antara lain (a) Jarak <1 km memiliki keterkaitan kuat dan merupakan prioritas *cluster*; (b) Jarak 1 – 1,5 km memiliki keterkaitan sedang; (c) Jarak 1,5 – 2 km memiliki keterkaitan lemah.
2. Kriteria untuk kondisi jalan penghubung:  
Kondisi jalan penghubung antar ODTW dengan jarak minimum 1 – 2 km yang tidak mengalami permasalahan terkait lamanya waktu tempuh dalam pencapaian satu sama lain. Permasalahan tersebut antara lain kemacetan, adanya jalan satu arah, serta kondisi permukaan jalan yang buruk.
3. Kriteria untuk moda transportasi penghubung:
  - a. Jarak pencapaian halte pemberhentian Bus Trans Jogja dengan ODTW yang dapat ditempuh oleh *pedestrian* dengan jarak maksimum 400 m;
  - b. ODTW yang dilewati oleh jalur Bus Trans Jogja yang sama dan tidak dicapai dengan pergantian jalur.

4. Kriteria untuk diferensiasi ODTW:  
ODTW (*nature* atau *culture tourism*) dan kampung wisata yang diarahkan sebagai objek utama dan kampung wisata pendukungnya, serta tergabung dalam 1 (satu) paket promosi atau paket wisata;

#### **4.3.2 Hasil Pembentukan *Cluster* ODTW Kota Yogyakarta**

##### **4.3.2.1 Pembentukan *Cluster* ODTW Kota Yogyakarta Berdasarkan Kedekatan Geografis**

Hasil identifikasi pada sasaran sebelumnya terkait kedekatan geografis ODTW Kota Yogyakarta menunjukkan bahwa jarak terdekat antar ODTW adalah 0,1 km yang dapat diakses dengan berjalan kaki dan jarak terjauh antar ODTW adalah 9,4 km. Jarak rata-rata antar ODTW Kota Yogyakarta berada pada *range* 2 – 4 km. Hal ini juga dipengaruhi oleh luas administratif Kota Yogyakarta yang cukup kecil untuk kategori perkotaan, yaitu seluas 32,5 km<sup>2</sup>, sehingga keterkaitan antar ODTW Kota Yogyakarta cukup kuat.




Kriteria untuk variabel kedekatan geografis yang didapatkan melalui *theoretical descriptive analysis* adalah kedekatan jarak antar ODTW berdasarkan panjang jalan penghubung yang dapat ditempuh oleh *pedestrian* dengan *range* maksimum 2 km. Oleh karena itu, dalam membentuk *cluster* ODTW Kota Yogyakarta, *range* antar ODTW-nya berada pada jarak 0,1 km sebagai jarak terdekat sampai 2 km sebagai batas maksimum yang dapat ditempuh oleh *pedestrian*. Adapun hasil keterkaitan antar ODTW yang terbentuk dapat ditunjukkan pada tabel berikut.

**Tabel 4.10 Keterkaitan ODTW Kota Yogyakarta Berdasarkan Kedekatan Geografis**

OD-TW	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1																					
2	0,1																				
3	3,2	3,3																			
4	2,0	3,4	1,8																		
5	3,5	3,6	4,0	2,5																	
6	7,6	7,9	7,9	6,4	4,5																
7	3,6	3,6	3,4	2,1	2,1	5,2															
8	4,0	4,3	4,3	2,7	1,3	3,7	1,5														
9	4,4	4,4	4,7	2,8	1,2	3,6	1,7	0,1													
10	5,2	5,3	3,7	2,1	2,4	4,8	0,6	1,6	1,7												
11	4,6	4,4	4,5	2,9	2,5	3,9	1,4	1,8	1,8	1,1											
12	4,3	4,3	4,6	2,6	1,1	3,7	1,2	0,3	0,4	1,7	1,3										
13	6,4	6,5	6,5	4,9	3,1	1,4	3,6	2,9	2,7	3,3	2,9	2,1									
14	5,5	5,5	4,0	3,3	4,3	4,8	2,0	3,6	3,7	1,9	1,9	3,2	4,3								
15	4,4	4,4	3,6	2,2	2,7	5,0	0,9	1,9	2,1	0,4	1,3	1,9	3,6	0,8							
16	5,1	5,2	3,5	2,7	3,4	5,4	1,2	2,7	2,8	0,9	1,7	2,6	4,4	1,3	0,5						
17	5,4	5,3	3,9	3,2	4,0	4,5	1,6	3,3	3,4	1,7	1,6	2,9	4,0	0,3	1,3	1,2					
18	4,5	4,5	4,7	3,0	2,5	3,8	2,1	2,1	2,1	1,2	0,2	1,5	3,0	2,0	1,6	1,8	1,6				
19	6,7	6,8	4,3	4,9	5,5	5,6	3,4	4,8	4,9	3,3	3,1	4,4	5,2	1,6	2,9	2,1	1,7	3,0			
20	5,5	5,5	5,6	4,0	3,5	2,8	2,7	2,4	2,9	2,1	1,8	2,2	2,3	1,8	2,4	2,6	1,7	1,7	2,0		
21	9,3	9,4	9,3	7,7	5,9	1,0	6,4	5,8	5,7	6,2	5,3	5,1	3,6	6,2	6,4	6,7	5,9	5,1	9,3	4,1	

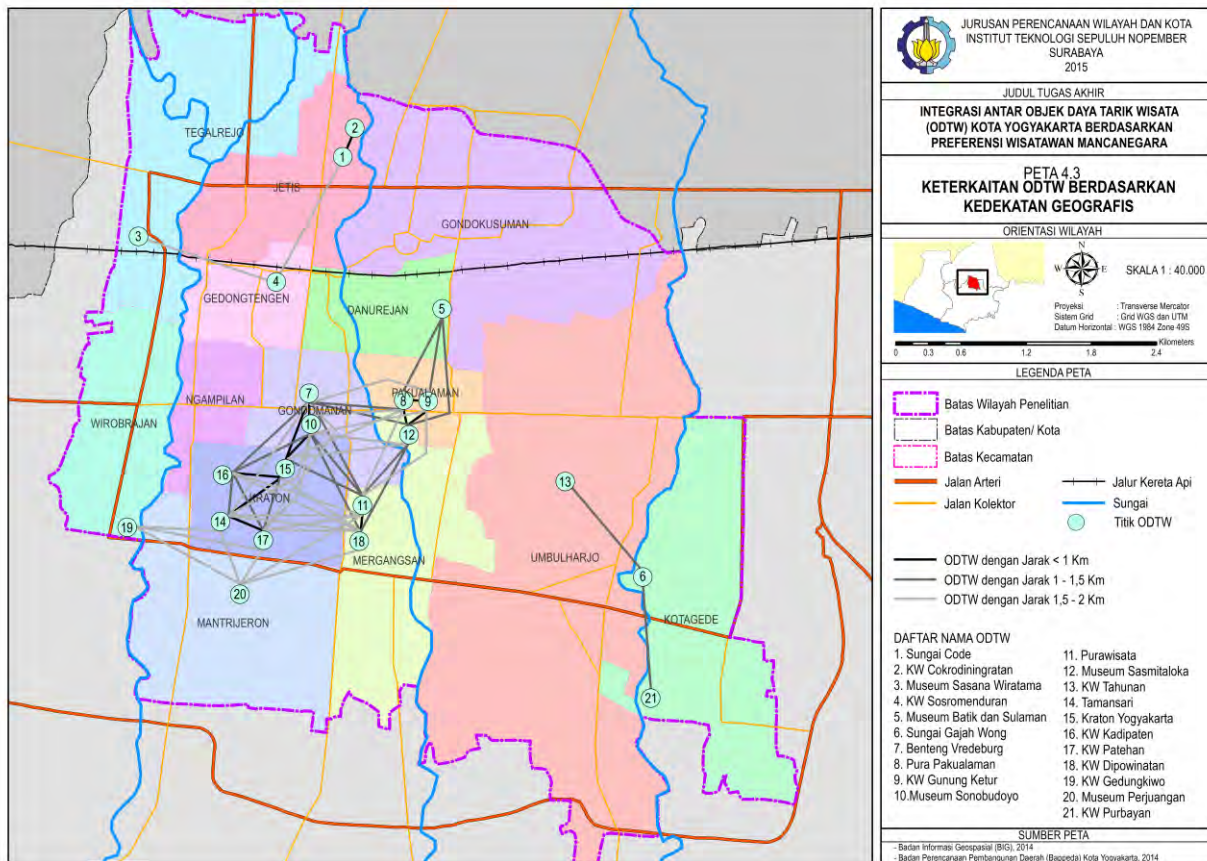
Sumber: Hasil Analisis, 2015

**Keterangan**

	: ODTW keterkaitan kuat dengan jarak <1 km
	: ODTW keterkaitan sedang dengan jarak 1 – 1,5 km
	: ODTW keterkaitan lemah dengan jarak 1,5 – 2 km

**Keterangan Nama ODTW**

1	: Sungai Code	11	: Purawisata
2	: Kampung Wisata Cokrodiningratan	12	: Museum Sasmitaloka
3	: Museum Sasana Wiratama	13	: Kampung Wisata Tahunan
4	: Kampung Wisata Sosromenduran	14	: Taman Sari
5	: Museum Batik dan Sulaman	15	: Kraton Yogyakarta
6	: Sungai Gajah Wong	16	: Kampung Wisata Kadipaten
7	: Benteng Vredeborg	17	: Kampung Wisata Patehan
8	: Pura Pakualaman	18	: Kampung Wisata Dipowinatan
9	: Kampung Wisata Gunung Ketur	19	: Kampung Wisata Gedungkiwo
10	: Museum Sonobudoyo	20	: Museum Perjuangan
		21	: Kampung Wisata Purbayan





*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

Hasil analisis keterkaitan jarak antar ODTW menunjukkan bahwa terdapat 57 hubungan keterkaitan antar ODTW Kota Yogyakarta dengan rincian sebagai berikut:

- a. ODTW yang memiliki keterkaitan kuat dan merupakan prioritas *cluster* teridentifikasi sebanyak 11 hubungan, ditunjukkan dari panjang jalan penghubung antar ODTW-nya yang berjarak kurang dari 1 km;
- b. ODTW yang memiliki keterkaitan sedang teridentifikasi sebanyak 18 hubungan, ditunjukkan dari panjang jalan penghubung antar ODTW-nya yang berjarak antara 1 km hingga 1,5 km;
- c. Sedangkan ODTW yang memiliki keterkaitan lemah teridentifikasi sebanyak 28 hubungan, ditunjukkan dari panjang jalan penghubung antar ODTW-nya yang berjarak antara 1,5 km sampai 2 km.

ODTW yang memiliki keterkaitan secara keseluruhan umumnya terletak dipusat kota, karena jumlah ODTW di pusat kota yang lebih dominan daripada wilayah lainnya. ODTW dengan keterkaitan kuat dapat diakses dengan berjalan kaki dalam batas nyaman oleh wisatawan, sehingga merupakan prioritas pembentukan *cluster* ODTW Kota Yogyakarta. Sedangkan ODTW yang memiliki keterkaitan sedang dan rendah akan digunakan sebagai input dalam analisis pembentukan *cluster* ODTW berdasarkan kondisi jalan penghubung, karena meskipun masih dalam batas kemampuan *pedestrian*, namun umumnya wisatawan akan menggunakan kendaraan untuk mencapai ODTW satu ke ODTW lainnya. 57 hubungan keterkaitan berdasarkan kedekatan geografis tersebut kemudian digunakan sebagai input untuk analisis kriteria selanjutnya, seperti kriteria moda transportasi penghubung dan diferensiasi atrasi ODTW.

#### **4.3.2.2 Pembentukan *Cluster* ODTW Kota Yogyakarta Berdasarkan Kondisi Jalan Penghubung**

Berdasarkan hasil identifikasi karakteristik kondisi jalan penghubung pada sasaran sebelumnya, dapat diketahui bahwa ditinjau dari kondisi perkerasan jalan, 40,02% jalan yang terdapat di Kota Yogyakarta termasuk dalam kategori baik. Lebar jalan yang ada juga umumnya telah sesuai dengan arahan RTRW Kota Yogyakarta terkait lebar jalan untuk masing-masing fungsi jalan. Sedangkan permasalahan transportasi yang dapat menghambat efisiensi waktu dalam pencapaian ODTW satu menuju ODTW lainnya yang dapat diidentifikasi antara lain kemacetan, adanya jalan satu arah, dan adanya jalan bergelombang dan berlubang. Kemacetan merupakan masalah utama Kota Yogyakarta karena tingginya tingkat pertumbuhan penggunaan kendaraan bermotor dan banyaknya hambatan samping berupa angkutan wisata yang bergerak lambat disisi jalan, seperti andong dan becak.

Kriteria untuk variabel kondisi jalan penghubung yang didapatkan melalui *theoretical descriptive analysis* adalah kondisi jalan penghubung antar ODTW dengan jarak minimum 1 – 2 km yang tidak mengalami permasalahan terkait lamanya waktu tempuh dalam pencapaian satu sama lain. Permasalahan tersebut antara lain kemacetan, adanya jalan satu arah, serta kondisi permukaan jalan yang buruk. Hubungan antar ODTW dengan jarak 1 – 2 km merupakan ODTW dengan hubungan keterkaitan sedang dan rendah, dimana ODTW yang tidak memiliki permasalahan transportasi dari hasil analisis dapat dikelompokkan dalam *cluster* yang sama. Adapun jumlah hubungan ODTW yang dianalisis untuk variabel ini berjumlah 46 hubungan, dengan 18 hubungan keterkaitan sedang yaitu ODTW-ODTW yang berjarak 1 – 1,5 km dan 28 hubungan keterkaitan lemah yaitu ODTW-ODTW yang berjarak 1,5 – 2 km. Berikut merupakan permasalahan kondisi jalan penghubung ODTW Kota Yogyakarta berdasarkan jenis permasalahannya.

*a. Kemacetan*

Permasalahan kemacetan umumnya terjadi di pusat Kota Yogyakarta, yaitu pada ruas Jalan Malioboro, Jalan Margomulyo, serta jalan menuju kompleks Kraton Yogyakarta. Wisatawan yang menggunakan kendaraan bermotor dalam mencapai kompleks Kraton Yogyakarta umumnya parkir di parkir terpusat Jalan Bintaran Kulon jika ingin menghindari kemacetan. Kompleks Kraton Yogyakarta yang dimaksud antara lain terdiri dari Museum Sonobudoyo, Kraton Yogyakarta, Tamansari, Kampung Wisata Patehan, dan Kampung Wisata Kadipaten. Panjang jalan penghubung antar ODTW tersebut dapat mencapai 2 km, namun karena kemacetan yang terjadi, umumnya wisatawan berjalan kaki atau menggunakan angkutan wisata dalam mencapai satu ODTW ke ODTW lain. Kemacetan tersebut diakibatkan oleh lokasinya yang dilewati oleh jalan lokal, banyaknya kendaraan lambat berupa angkutan wisata yang menimbulkan hambatan samping, serta padatnya arus lalu lintas yang tidak sesuai dengan kemampuan jalan.

Adapun titik kemacetan jalan menuju kompleks Kraton Yogyakarta antara lain di Jalan Alun-alun Utara, Jalan Pangurakan Yogyakarta, Jalan Bintaran Kulon, Jalan Margo Mulyo, Jalan Wijilan, Jalan Nagan, dan Jalan Patehan baik Patehan Lor, Kidul, Maupun Wetan. Kemacetan di Jalan Pangurakan Yogyakarta dan Jalan Alun-alun Utara diakibatkan oleh penyempitan jalan dari Jalan Margo Mulyo yang memiliki fungsi Jalan Kolektor Sekunder menjadi jalan dengan fungsi lokal, sehingga terjadi penumpukan kendaraan di kedua jalan tersebut. Selain itu, kemacetan di kedua jalan tersebut diperparah dengan banyaknya angkutan wisata sebagai kendaraan lambat yang menjadi hambatan samping. Sedangkan Jalan Bintaran Kulon mengalami kemacetan akibat banyaknya kendaraan yang berhenti di badan jalan untuk mencapai Taman Pintar serta penumpukan kendaraan yang akan masuk ke parkir terpusat di Jalan tersebut. Jalan

Pangurakan Yogyakarta, Jalan Alun-alun Utara, dan Jalan Bintaran Kulon merupakan penghambat dalam efisiensi waktu tempuh untuk mencapai ODTW di Jalan Sultan Agung, seperti Pura Pakualaman, Kampung Wisata Gunung Ketur, serta Museum Sasmitaloka. Selain itu, antara ODTW Benteng Vredeburg dengan ODTW di Jalan Sultan Agung tersebut diatas juga terjadi hambatan berupa kemacetan di Jalan Margo Mulyo dan Jalan Bintaran Kulon.

Kemacetan lain terjadi di Jalan Wijilan yang merupakan Sentra Makanan Gudeg di Yogyakarta. Jalan Wijilan merupakan jalan lokal, namun kedai/ depot Gudeg yang terletak di sepanjang Jalan Wijilan menyebabkan banyaknya kendaraan bermotor terutama mobil yang berhenti di badan jalan sehingga menimbulkan hambatan samping. Gudeg merupakan kuliner lokal khas Kota Yogyakarta, sehingga jalan ini selalu dipenuhi oleh kendaraan yang berhenti untuk membeli makanan tersebut. Kemacetan yang terjadi di Jalan Wijilan tidak hanya terjadi pada *peak season*, karena pembeli di Sentra Gudeg tersebut bukan hanya wisatawan, namun juga masyarakat lokal Kota Yogyakarta. Adapun Jalan Wijilan merupakan penghambat untuk mencapai ODTW seperti Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan yang terletak di Jalan Brigjend Katamso.

Sedangkan kemacetan yang terjadi di Jalan Nagan Lor dan Jalan Patehan, baik Jalan Patehan Lor, Jalan Patehan Wetan, maupun Jalan Patehan Kidul terjadi akibat lebar jalan yang tidak sesuai dengan fungsinya serta adanya hambatan samping. Jalan-jalan tersebut memiliki fungsi jalan lokal namun lebar jalan eksisting adalah 6 meter, dengan perbedaan pada standar lebar jalan adalah 6,5 meter. Hal tersebut diperparah dengan hambatan samping dan penumpukan kendaraan menuju atau dari Tamansari. Tamansari terletak di tengah perkampungan Kota Yogyakarta, sehingga sering terjadi kemacetan akibat kegiatan dan lalu lintas kendaraan masyarakat lokal serta penumpukan kendaraan wisatawan.

Adapun kemacetan jalan tersebut menjadi penghambat dalam pencapaian antara Tamansari; Kampung Wisata Kadipaten; dan Kampung Wisata Patehan dengan Purawisata; Kampung Wisata Dipowinatan; Kampung Wisata Gedungkiwo; dan Museum Perjuangan.

*b. Jalan Satu Arah*

Permasalahan adanya jalan satu arah yang ditemukan di beberapa ruas jalan Kota Yogyakarta berpengaruh terhadap berkurangnya efisiensi waktu tempuh pencapaian ODTW, karena menyebabkan kendaraan perlu memutar melalui jalan lainnya untuk mencapai ODTW yang dituju. Adapun jalan yang merupakan jalan satu arah dari 46 hubungan ODTW yang diidentifikasi antara lain adalah Jalan Margo Mulyo, Jalan Ireda, dan Jalan Ngadisuryanan.

Jalan Margo Mulyo merupakan jalan yang melewati Benteng Vredenburg. Jalan ini memiliki lebar jalan kurang lebih 9 meter dan sesuai dengan standar lebar jalan untuk jalan dengan fungsi kolektor sekunder. Namun, jalan ini merupakan penghubung antara Jalan Malioboro sebagai pusat perbelanjaan terkenal di Kota Yogyakarta dengan kompleks Kraton Yogyakarta sebagai destinasi utama wisatawan dalam berkunjung ke Kota Yogyakarta. Hal tersebut menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan. Hubungan ODTW yang terpengaruhi oleh kondisi jalan satu arah di Jalan Margo Mulyo antara lain Purawisata, Kampung Wisata Gunung Ketur, dan Museum Sasmitaloka. Ketiga ODTW tersebut memiliki jarak pencapaian menuju Benteng Vredenburg sepanjang 1,2 – 1,5 km. Namun karena Benteng Vredenburg dilewati oleh jalan satu arah, sehingga untuk mencapai ODTW tersebut wisatawan perlu memutar arah dan jarak tempuh yang ada mencapai 2,3 km dengan melewati Jalan Suryaatmajan.

Selain Jalan Margo Mulyo, pencapaian ODTW yang dilewati oleh jalan satu arah lainnya adalah Jalan Ireda dan Jalan Ngadisuryanan. Kedua jalan tersebut merupakan jalan

dengan fungsi lokal, dimana Jalan Ireda menghubungkan Museum Sasmitaloka dengan Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan. Hambatan efisiensi waktu tempuh yang terjadi dalam pencapaian antar ODTW tersebut diatas terjadi akibat jalan satu arah di Jalan Ireda, sehingga untuk mencapai satu sama lain, kendaraan perlu memutar arah dengan melewati Jalan Sultan Agung. Panjang jalan penghubung akibat jalan memutar tersebut mencapai 2,2 km, sehingga menimbulkan tidak adanya keterkaitan antar Museum Sasmitaloka dengan Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan. Sedangkan Jalan Ngadisuryanan merupakan jalan penghubung dalam pencapaian antara Kampung Wisata Patehan dengan Museum Perjuangan. Dengan adanya jalan satu arah pada Jalan Ngadisuryanan, maka wisatawan perlu memutar arah melalui Jalan Nagan Lor kemudian Jalan MT Haryono dengan jarak tempuh mencapai 2,4 km dan dengan kemacetan yang terjadi di Jalan Nagan Lor. Hal tersebut juga menyebabkan hilangnya keterkaitan antara Kampung Wisata Patehan dengan Museum Perjuangan.

*c. Kondisi Permukaan Jalan yang Buruk*

Kondisi permukaan jalan buruk yang dimaksud dalam analisis ini adalah kondisi jalan bergelombang dan berlubang yang berdampak signifikan pada melambatnya kecepatan kendaraan sehingga menimbulkan penumpukan kendaraan. Umumnya kondisi jalan Kota Yogyakarta sudah memiliki perkerasan aspal dengan kondisi baik.

Dalam sasaran sebelumnya teridentifikasi beberapa ruas jalan yang mengalami kerusakan, seperti jalan Kolonel Sugiono dan Jalan Babaran. Namun pada analisis ini, kondisi permukaan jalan yang diidentifikasi adalah jalan penghubung antara 46 hubungan ODTW yang memiliki keterkaitan berdasarkan kedekatan jaraknya. Adapun jalan antar 46 hubungan ODTW yang memiliki keterkaitan dan mengalami

kerusakan sehingga memperlambat waktu pencapaian antar satu sama lain adalah Jalan Ireda dan Jalan Nagan Lor.

Jalan Ireda merupakan jalan penghubung Museum Sasmitaloka dengan Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan. Jalan tersebut merupakan jalan satu arah sehingga wisatawan tidak dapat mencapai Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan melalui jalan ini. Namun, pencapaian dari kedua ODTW tersebut menuju Museum Sasmitaloka juga memiliki hambatan karena kondisi jalan yang berlubang dengan kedalaman lubang yang cukup dalam, sehingga memperlambat kendaraan. Hal tersebut juga ditambah dengan fungsi jalan tersebut yaitu jalan lokal yang agak sempit, sehingga jika terdapat kendaraan melambat, maka akan berpengaruh terhadap adanya penumpukan kendaraan.

Sedangkan Jalan Nagan Lor merupakan jalan dua arah untuk menghubungkan Tamansari dengan Kampung Wisata Gedungkiwo dan Museum Perjuangan. Pada jalan tersebut sering terjadi kemacetan yang telah dibahas pada subbab kemacetan sebelumnya, sehingga kondisi jalan yang bergelombang dan berlubang di beberapa titik akan menambah resiko kemacetan yang terjadi. Berdasarkan analisis tersebut diatas, maka keterkaitan antara Museum Sasmitaloka dengan Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan, serta Museum Sasmitaloka dengan Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan ditiadakan karena kondisi pencapaian berdasarkan efisiensi waktu tempuh yang buruk.

Berdasarkan hasil analisis untuk permasalahan kondisi jalan penghubung ODTW tersebut diatas, maka terdapat 12 hubungan antar ODTW yang tidak memiliki permasalahan transportasi, serta 9 hubungan ODTW yang dapat dicapai dengan berjalan kaki karena letaknya yang dalam 1 kompleks dan terdapat parkir terpusat untuk mendukung wisatawan dalam berjalan kaki antar 1 ODTW ke ODTW lainnya. Secara



keseluruhan, terdapat 21 dari total 46 hubungan ODTW yang memiliki keterkaitan berdasarkan kondisi jalan penghubungnya. Adapun hasil rekapitulasi permasalahan kondisi jalan penghubung antar ODTW Kota Yogyakarta untuk 46 hubungan ODTW yang ada dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.11 Hasil Rekapitulasi Permasalahan Jalan Penghubung Antar ODTW Kota Yogyakarta**

Hubungan ODTW	Permasalahan yang Ditemukan				Tidak Ditemukan Permasalahan
	(1)	(2)	(3)	(4)	
1 – 4					√
3 – 4					√
5 – 8					√
5 – 9					√
5 – 12					√
6 – 13					√
6 – 21					√
7 – 8	√	√			
7 – 9	√	√			
7 – 11	√				
7 – 12	√	√			
7 – 14				√	
7 – 16				√	
7 – 17				√	
8 – 10	√				
8 – 11					√
8 – 15	√				
9 – 10	√				
9 – 11					√
10 – 11	√				
10 – 12	√				
10 – 14				√	
10 – 16				√	
10 – 17				√	
10 – 18	√				
11 – 12		√	√		
11 – 14	√				

Hubungan ODTW	Permasalahan yang Ditemukan				Tidak Ditemukan Permasalahan
	(1)	(2)	(3)	(4)	
11 – 15	√				
11 – 16	√				
11 – 17	√				
11 – 20					√
12 – 15	√				
12 – 18		√	√		
14 – 16				√	
14 – 18	√				
14 – 19	√		√		
14 – 20	√		√		
15 – 17				√	
15 – 18	√				
16 – 17				√	
16 – 18	√				
17 – 18	√				
17 – 19	√				
17 – 20		√			
18 – 20					√
19 – 20					√

Sumber: Hasil Analisis, 2015

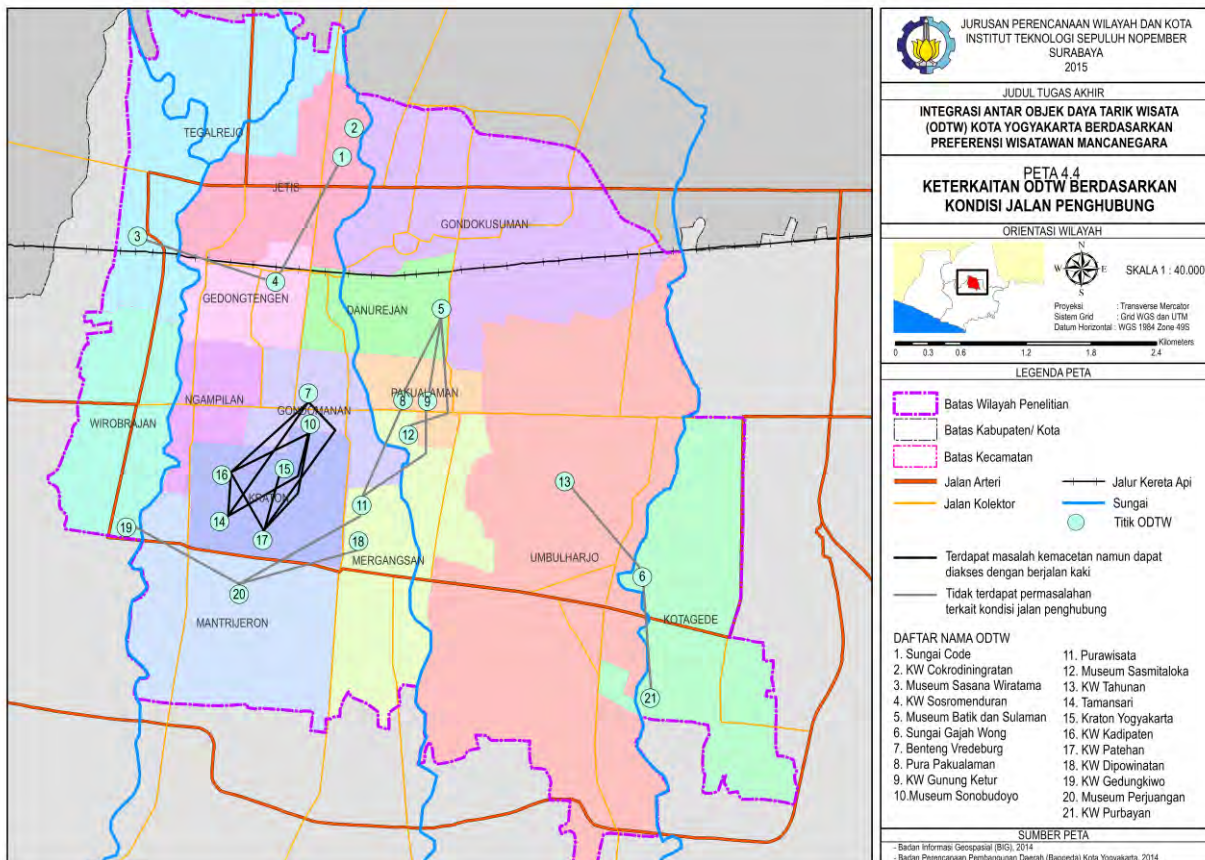
### Keterangan

- (1) Terjadi kemacetan
- (2) Adanya jalan satu arah
- (3) Kondisi permukaan jalan yang buruk
- (4) Terjadi kemacetan, namun pencapaian antar ODTW umumnya dengan berjalan kaki

### Keterangan Nama ODTW

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| 1 : Sungai Code                        | 8 : Pura Pakualaman                |
| 2 : Kampung Wisata<br>Cokrodiningratan | 9 : Kampung Wisata Gunung<br>Ketur |
| 3 : Museum Sasana Wiratama             | 10 : Museum Sonobudoyo             |
| 4 : Kampung Wisata<br>Sosromenduran    | 11 : Purawisata                    |
| 5 : Museum Batik dan Sulaman           | 12 : Museum Sasmitaloka            |
| 6 : Sungai Gajah Wong                  | 13 : Kampung Wisata Tahunan        |
| 7 : Benteng Vredeborg                  | 14 : Taman Sari                    |
|  | 15 : Kraton Yogyakarta             |

- 16 : Kampung Wisata Kadipaten
- 17 : Kampung Wisata Patehan
- 18 : Kampung Wisata  
Dipowinatan
- 19 : Kampung Wisata  
Gedungkiwo
- 20 : Museum Perjuangan
- 21 : Kampung Wisata Purbayan



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

#### 4.3.2.3 Pembentukan *Cluster* ODTW Kota Yogyakarta Berdasarkan Moda Transportasi Penghubung

Ketersediaan moda transportasi massal mempunyai pengaruh yang krusial terhadap pengembangan integrasi pariwisata suatu kota. Dengan adanya ketersediaan moda transportasi massal yang mempunyai jalur spesifik antar ODTW serta halte pemberhentian yang dapat diakses oleh *pedestrian* akan meningkatkan kemudahan pencapaian ODTW untuk wisatawan melalui efisiensi biaya serta meningkatkan kemauan untuk berjalan kaki dalam pencapaian antar ODTW.

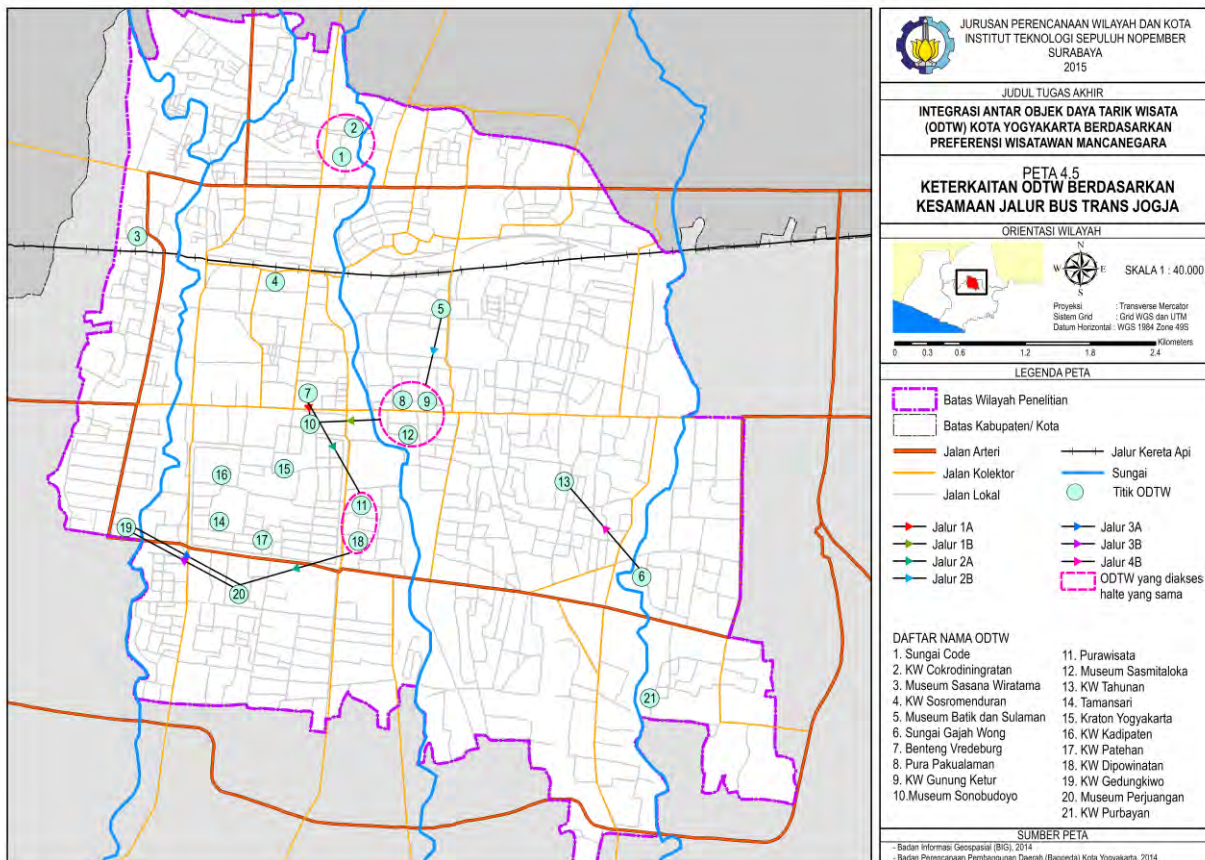
Kota Yogyakarta memiliki Bus Trans Jogja yang memiliki 8 jalur khusus sebagai moda transportasi massal yang menghubungkan 1 ODTW dengan ODTW lainnya. Berdasarkan proses penentuan kriteria sebelumnya, kriteria pertama dalam pembentukan *cluster* berdasarkan moda transportasi penghubung adalah jarak pencapaian halte pemberhentian Bus Trans Jogja dengan ODTW yang dapat ditempuh oleh *pedestrian* dengan jarak maksimum 400 meter.

Berdasarkan hasil identifikasi karakteristik pada sasaran sebelumnya, dapat diketahui bahwa terdapat beberapa ODTW yang memiliki jarak lebih dari 400 meter untuk mencapai halte pemberhentian Bus Trans Jogja terdekat. ODTW tersebut antara lain Museum Sasana Wiratama, Kraton Yogyakarta, Tamansari, Kampung Wisata Kadipaten, dan Kampung Wisata Patehan. Halte pemberhentian Bus Trans Jogja yang paling dekat dengan Museum Sasana Wiratama dapat dicapai dengan jarak cukup jauh, yaitu lebih dari 400 meter. Sedangkan Kraton Yogyakarta, Tamansari, Kampung Wisata Kadipaten, dan Kampung Wisata Patehan sebenarnya dapat diakses oleh Bus Trans Jogja yang memiliki halte pemberhentian di dekat Museum Sonobudoyo, namun jarak halte pemberhentian menuju keempat ODTW tersebut diatas melebihi kriteria, yaitu jarak menuju Kraton Yogyakarta adalah 500 m, jarak menuju Tamansari adalah 2 km, jarak menuju Kampung Wisata Kadipaten adalah 1 km, dan jarak menuju Kampung Wisata Patehan adalah 1,8 km. Berdasarkan

hasil analisis diatas, maka Museum Sasana Wiratama, Kraton Yogyakarta, Tamansari, Kampung Wisata Kadipaten, dan Kampung Wisata Patehan tidak dilanjutkan ke proses analisis selanjutnya.

Karakteristik moda transportasi penghubung ODTW Kota Yogyakarta adalah adanya ODTW yang terletak berdekatan dan dapat diakses oleh 1 halte Bus Trans Jogja. Adapun ODTW yang dapat diakses oleh halte yang sama tersebut antara lain Sungai Code dan Kampung Wisata Cokrodiningratan yang dapat diakses oleh Shelter Jalan A.M. Sangaji, Pura Pakualaman; Kampung Wisata Gunung Ketur; dan Museum Sasmitaloka yang dapat diakses oleh Shelter Jalan Sultan Agung, serta Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan yang dapat diakses oleh Shelter Jalan Brigjend Katamso.

Dalam mencapai suatu ODTW di Kota Yogyakarta dengan menggunakan Bus Trans Jogja, wisatawan dapat menggunakan langsung 1 jalur atau melalui pergantian jalur. Namun, pergantian jalur umumnya akan menyebabkan lamanya waktu tempuh karena jalur baru yang digunakan sebagian besar akan memutar untuk menuju arah lain bahkan memutar 1 Kota Yogyakarta sebelum mencapai ODTW yang dituju. Kriteria pembentukan *cluster* yang didasarkan pada hal tersebut adalah ODTW yang dilewati oleh jalur Bus Trans Jogja yang sama dan tidak dicapai dengan pergantian jalur. ODTW yang akan dianalisis kesamaan jalurnya adalah 57 hubungan ODTW yang didapatkan dari analisis berdasarkan kedekatan geografis. Hal ini dikarenakan kedekatan geografis merupakan dasar pembentukan *cluster*, sehingga ODTW yang memiliki kesamaan jalur Bus Trans Jogja namun berjarak lebih dari 2 km disimpulkan tidak memiliki keterkaitan untuk pembentukan *cluster*. Adapun hasil keterkaitan antar ODTW berdasarkan kesamaan jalur Bus Trans Jogja adalah sebagai berikut.





*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

Hasil analisis kesamaan jalur Bus Trans Jogja antar ODTW menunjukkan bahwa terdapat 14 hubungan ODTW yang memiliki keterkaitan dari moda transportasi penghubungnya. 14 hubungan ODTW tersebut didapatkan dari hubungan ODTW yang berjarak maksimum 2 km, dengan rincian sebagai berikut:

- a. Bus Trans Jogja jalur 1A melayani Benteng Vredeburg – Museum Sonobudoyo;
- b. Bus Trans Jogja jalur 1B melayani Pura Pakualaman, Kampung Wisata Gunung Ketur, dan Museum Sasmitaloka – Museum Sonobudoyo;
- c. Bus Trans Jogja jalur 2A melayani Benteng Vredeburg – Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan – Museum Perjuangan;
- d. Bus Trans Jogja jalur 2B melayani Museum Batik Sulaman – Pura Pakualaman, Kampung Wisata Gunung Ketur, dan Museum Sasmitaloka;
- e. Bus Trans Jogja jalur 3A melayani Kampung Wisata Gedungkiwo – Museum Perjuangan;
- f. Bus Trans Jogja jalur 3B melayani Museum Perjuangan – Kampung Wisata Gedungkiwo;
- g. Bus Trans Jogja jalur 4B melayani Sungai Gajah Wong – Kampung Wisata Tahunan.

Perbedaan jumlah ODTW yang dilayani oleh Bus Trans Jogja berdasarkan jalurnya menurut kondisi eksisting dan setelah dianalisis untuk menemukan keterkaitan dalam pembentukan *cluster*-nya adalah sebagai berikut.

**Tabel 4.12 Hasil Rekapitulasi Kesamaan Jalur Bus Trans Jogja**

Jalur ODTW	Jumlah ODTW yang Terlayani Bus Trans Jogja	
	Kondisi Eksisting	Hasil Analisis
<b>1A</b>	4 – 7 – 10	7 – 10
<b>1B</b>	8, 9, 12 – 10	8, 9, 12 – 10
<b>2A</b>	1, 2 – 4 – 7 – 11, 18 – 20 – 6 – 5	7 – 11, 18 – 20
<b>2B</b>	5 – 8, 9, 12	5 – 8, 9, 12
<b>3A</b>	4 – 7 – 19 – 20 – 21	19 – 20
<b>3B</b>	20 – 19 – 21	20 – 19

Jalur ODTW	Jumlah ODTW yang Terlayani Bus Trans Jogja	
	Kondisi Eksisting	Hasil Analisis
4A	6 – 9	–
4B	6 – 13	6 – 13

Sumber: Hasil Analisis, 2015

#### Keterangan Nama ODTW

- |                                     |                                 |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| 1 : Sungai Code                     | 11 : Purawisata                 |
| 2 : Kampung Wisata Cokrodiningratan | 12 : Museum Sasmitaloka         |
| 3 : Museum Sasana Wiratama          | 13 : Kampung Wisata Tahunan     |
| 4 : Kampung Wisata Sosromenduran    | 14 : Taman Sari                 |
| 5 : Museum Batik dan Sulaman        | 15 : Kraton Yogyakarta          |
| 6 : Sungai Gajah Wong               | 16 : Kampung Wisata Kadipaten   |
| 7 : Benteng Vredeburg               | 17 : Kampung Wisata Patehan     |
| 8 : Pura Pakualaman                 | 18 : Kampung Wisata Dipowinatan |
| 9 : Kampung Wisata Gunung Ketur     | 19 : Kampung Wisata Gedungkiwo  |
| 10 : Museum Sonobudoyo              | 20 : Museum Perjuangan          |
|                                     | 21 : Kampung Wisata Purbayan    |

#### 4.3.2.4 Pembentukan *Cluster* ODTW Kota Yogyakarta Berdasarkan Diferensiasi Atraksi ODTW

Bentuk atraksi yang ditawarkan oleh ODTW Kota Yogyakarta umumnya merupakan perpaduan antara budaya dan konservasi natural yang didukung oleh infrastruktur perkotaan yang memadai. Batasan tipologi ODTW dalam penelitian ini adalah *nature tourism* berjumlah 2 ODTW, *culture tourism* berjumlah 10 ODTW, dan kampung wisata berjumlah 9 ODTW. Sedangkan atraksi yang ditawarkan antara lain daya tarik alam, bangunan dan benda bersejarah, tradisi dan budaya lokal, serta bentuk atraksi lainnya.

Berdasarkan hasil analisis komparasi dari teori, kebijakan, dan penelitian terkait, kriteria untuk variabel diferensiasi atraksi ODTW yang didapatkan melalui *theoretical descriptive analysis* adalah ODTW (*nature* dan *culture tourism*) dan kampung wisata yang diarahkan sebagai objek utama dan kampung wisata pendukungnya, serta tergabung dalam 1 (satu) paket promosi atau paket wisata dikelompokkan ke dalam *cluster* yang sama.

Hubungan antara ODTW (*nature* dan *culture tourism*) dengan kampung wisata pendukungnya serta adanya paket pariwisata merupakan bentuk keterkaitan untuk ODTW yang termasuk dalam 1 kelompok namun memiliki diferensiasi atraksi, sehingga dapat dikategorikan dalam *cluster* yang sama. Hasil keterkaitan antar 57 hubungan ODTW berdasarkan kriteria tersebut adalah sebagai berikut.

**Tabel 4.13 Hubungan Keterkaitan ODTW Berdasarkan Diferensiasi Atraksi ODTW**

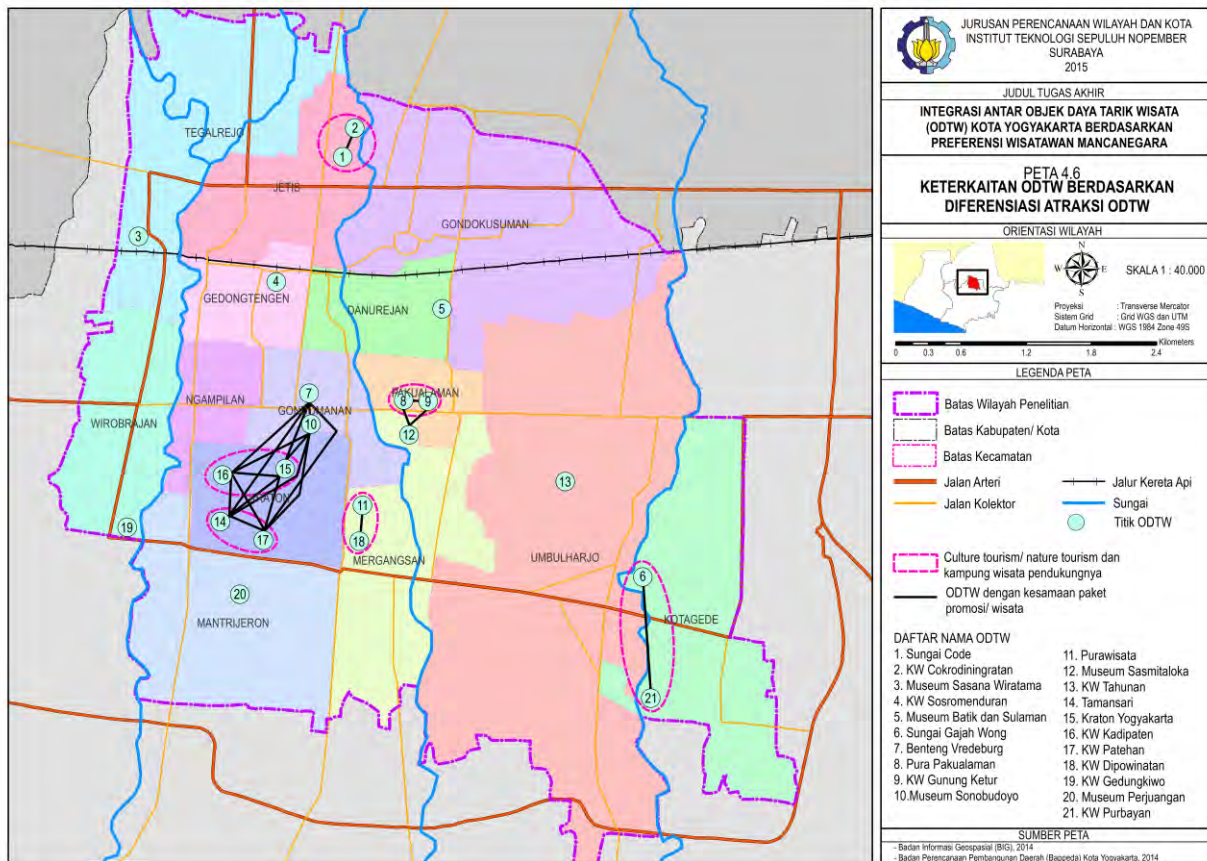
	Keterkaitan Berdasarkan Diferensiasi ODTW	
	ODTW dengan Kampung Wisata Pendukungnya	ODTW dengan Kesamaan Paket Promosi/ Wisata
Nama ODTW	1 – 2	1 – 2
	6 – 21	6 – 21
	8 – 9	8 – 9 – 12
	11 – 18	11 – 18
	14 – 17	7 – 10 – 14 – 15 – 16 – 17
	15 – 16	

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

**Keterangan Nama ODTW**

- |                                     |                                 |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| 1 : Sungai Code                     | 11 : Purawisata                 |
| 2 : Kampung Wisata Cokrodiningratan | 12 : Museum Sasmitaloka         |
| 3 : Museum Sasana Wiratama          | 13 : Kampung Wisata Tahunan     |
| 4 : Kampung Wisata Sosromenduran    | 14 : Taman Sari                 |
| 5 : Museum Batik dan Sulaman        | 15 : Kraton Yogyakarta          |
| 6 : Sungai Gajah Wong               | 16 : Kampung Wisata Kadipaten   |
| 7 : Benteng Vredeburch              | 17 : Kampung Wisata Patehan     |
| 8 : Pura Pakualaman                 | 18 : Kampung Wisata Dipowinatan |
| 9 : Kampung Wisata Gunung Ketur     | 19 : Kampung Wisata Gedungkiwo  |
| 10 : Museum Sonobudoyo              | 20 : Museum Perjuangan          |
|                                     | 21 : Kampung Wisata Purbayan    |

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

Hasil analisis keterkaitan tersebut diatas menunjukkan bahwa terdapat 6 hubungan ODTW yang merupakan ODTW dengan kampung wisata pendukungnya, serta terdapat 21 hubungan ODTW yang termasuk dalam paket promosi/ wisata yang sama. Secara keseluruhan, dari total 57 hubungan yang ada, terdapat 21 hubungan ODTW yang memiliki keterkaitan berdasarkan diferensiasi atraksi ODTW-nya. Adapun bentuk diferensiasi atraksi secara lebih rinci dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.14 Diferensiasi Atraksi ODTW berdasarkan Hubungan ODTW- Kampung Pendukungnya dan Ketersediaan Paket Wisata**

Hubungan ODTW		Diferensiasi Atraksi
1 – 2	1: Sungai Code	<b>Daya tarik alam:</b> Menyusuri sungai ( <i>riverwalk</i> ), baik menggunakan ban ( <i>tubing</i> ), <i>rafting</i> , atau dengan perahu kano, dimana kawasan pinggir sungai ditata dengan pembuatan lukisan dinding (mural)
	2: Kampung Wisata Cokrodiningratan	<b>Bangunan bersejarah:</b> Mengunjungi bangunan bergaya <i>indische</i> (perpaduan budaya Eropa-Indonesia-Peranakan Cina) <b>Tradisi dan budaya lokal:</b> Merti Code, Pasembaja, dan Srandul
6 – 21	6: Sungai Gajah Wong	<b>Daya tarik alam:</b> Menyusuri sungai dan berhenti pada situs-situs sejarah ( <i>heritage riverwalk</i> )
	21: Kampung Wisata Purbayan	<b>Bangunan bersejarah:</b> Memiliki <i>heritage trail</i> ke situs-situs sejarah di Kotagede. <b>Tradisi dan budaya lokal:</b> Wayang Tingklung <b>Lainnya:</b> <i>Workshop</i> kerajinan perak
8 – 9 – 12	8: Pura Pakualaman	<b>Benda bersejarah:</b> Memiliki koleksi terkait sistem pemerintahan Praja Pakualaman, serta pusaka-pusaka kerajaan ( <i>royal heirlooms</i> )



Hubungan ODTW		Diferensiasi Atraksi
	9: Kampung Wisata Gunung Ketur	<b>Tradisi dan budaya lokal:</b> Blusukan kampung dan mengikuti aktivitas pembuatan batik tulis. Serta terdapat atraksi Ketoprak Thek-thek
	12: Museum Sasmitaloka	<b>Benda bersejarah:</b> Merupakan museum untuk mengenang Panglima Besar Jenderal Sudirman
11 – 18	11: Purawisata	<b>Tradisi dan budaya lokal:</b> Pertunjukan Sendratari Ramayana Ballet yang disertai paket wisata makan malam makanan khas tradisional Jawa
	18: Kampung Wisata Dipowinatan	<b>Lainnya:</b> Menikmati kehidupan masyarakat kampung di Yogyakarta, mencoba pakaian adat Jawa, dan mempelajari proses pembuatan Batik Prodo
7 – 10 – 14 – 15 – 16 – 17	7: Benteng Vredeburg	<b>Bangunan dan benda bersejarah:</b> Terdapat meriam dan menara pantau (bastion) di keempat sudutnya, serta terdapat diorama kesejarahan Indonesia
	10: Museum Sonobudoyo	<b>Benda bersejarah:</b> Memiliki koleksi peninggalan sejarah dan budaya Jawa
		<b>Tradisi dan budaya lokal:</b> Pertunjukan pagelaran seni wayang Rayamana
	14: Tamansari	<b>Bangunan dan benda bersejarah:</b> Merupakan situs sejarah bekas benteng pertahanan dan pemandian istana Kraton Yogyakarta
	15: Kraton Yogyakarta	<b>Bangunan dan benda bersejarah:</b> Merupakan bekas istana khas Jawa dengan sentuhan budaya Belanda, Portugis, dan Cina
		<b>Tradisi dan budaya lokal:</b> Terdapat atraksi Sendratari Jawa, wayang orang, dan karawitan. Selain itu terdapat upacara adat kerajaan
	16: Kampung Wisata Kadipaten	<b>Lainnya:</b> Kegiatan jelajah kampung yang berbasis warisan seni dan budaya Kraton, serta

Hubungan ODTW		Diferensiasi Atraksi
		wisatawan dapat melihat dan mengikuti proses pembuatan wayang kulit <b>Tradisi dan budaya lokal:</b> Memiliki atraksi tari klasik yaitu Tari Ndalem Paneman Kadipaten dan Tari Klasik Wayang Wong
	17: Kampung Wisata Patehan	<b>Lainnya:</b> Terdapat beberapa kampung tematis, seperti kampung <i>cyber</i> , kampung hijau, dan kampung batik

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pada hubungan keterkaitan antara Pura Pakualaman, Kampung Wisata Gunung Ketur dan Museum Sasmitaloka, terdapat kesamaan tipologi antara Pura Pakualaman dan Museum Sasmitaloka. Kedua ODTW tersebut merupakan *culture tourism*, yang memiliki daya tarik benda bersejarah. Bentuk diferensiasi atraksi dari kedua ODTW tersebut adalah tema pengembangan ODTW, dimana Pura Pakualaman memiliki atraksi terkait sistem pemerintahan Pakualaman dan Museum Sasmitaloka memiliki atraksi terkait peninggalan salah satu pahlawan nasional, yaitu Panglima Besar Jenderal Sudirman.

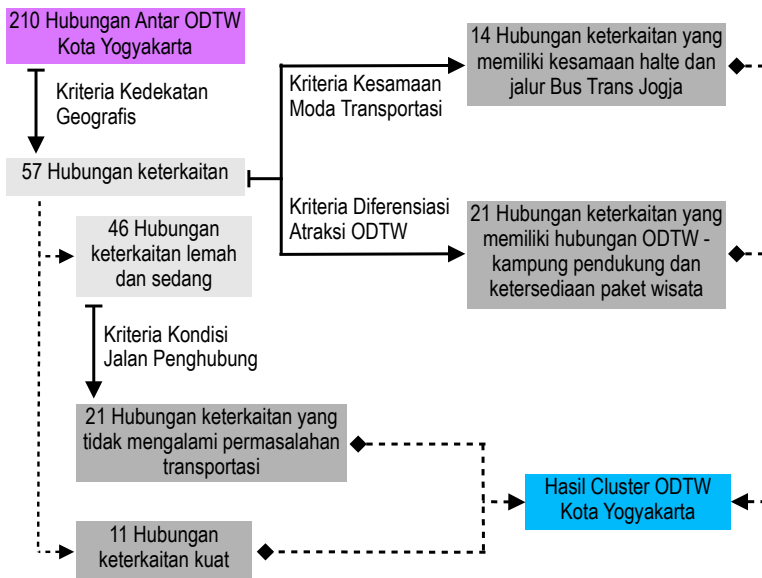
Adapun pada hubungan keterkaitan antara Benteng Vredeburg, Museum Sonobudoyo, Kraton Yogyakarta, Tamansari, Kampung Wisata Kadipaten, dan Kampung Wisata Patehan juga memiliki kesamaan tipologi. Dalam hal ini, ODTW tersebut diatas tergabung dalam 1 kelompok paket promosi/ wisata, karena letaknya yang berada dalam kompleks Kraton serta tergabung dalam 1 tema pengembangan, yaitu kesejarahan dan konservasi budaya Jawa. Benteng Vredeburg memiliki bangunan dan bendabersejarah terkait sejarah perjuangan kemerdekaan Indonesia, Museum Sonobudoyo memiliki koleksi peninggalan budaya Jawa, sedangkan Kraton Yogyakarta dan Tamansari sama-sama memiliki bangunan bersejarah terkait kebudayaan kerajaan Kota Yogyakarta. Kampung Wisata Kadipaten merupakan varian atraksi untuk mendukung Kraton Yogyakarta,

sedangkan Kampung Wisata Patehan merupakan varian atraksi untuk Tamansari.




#### **4.3.2.5 Hasil Analisis *Cluster* ODTW Kota Yogyakarta**

Pembentukan *cluster* ODTW merupakan pengelompokan ODTW yang memiliki kriteria yang sama kedalam satu kelompok. Keterkaitan antar ODTW Kota Yogyakarta berdasarkan kedekatan geografis secara keseluruhan berjumlah 210 hubungan. Selanjutnya berdasarkan kriteria untuk kedekatan geografis, dihasilkan 57 hubungan keterkaitan antar ODTW yang memenuhi kriteria. Untuk ODTW dengan keterkaitan sedang dan lemah dengan jumlah total 46 hubungan, kemudian disesuaikan dengan kriteria kondisi jalan penghubung, dimana hubungan ODTW yang memiliki permasalahan dalam efisiensi waktu tempuh pencapaian akan hilang keterkaitannya. Berdasarkan hasil analisis, terdapat 25 hubungan ODTW yang hilang keterkaitannya berdasarkan kondisi jalan penghubung yang buruk. Ke-57 hubungan ODTW tersebut juga dianalisis berdasarkan kriteria-kriteria untuk moda transportasi penghubung, dengan hasil analisis bahwa terdapat 14 hubungan ODTW yang memiliki keterkaitan dari moda transportasi penghubungnya. Kriteria selanjutnya adalah diferensiasi atraksi ODTW dengan hasil analisis secara keseluruhan terdapat 21 hubungan ODTW yang memiliki keterkaitan berdasarkan diferensiasi ODTW-nya.

Hasil analisis dari kriteria-kriteria tersebut diatas kemudian digabungkan untuk menemukan hasil *cluster* ODTW Kota Yogyakarta. Proses yang dimaksud merupakan proses pendekatan yang dibentuk dari penggabungan beberapa peta individu dengan karakteristik yang sama, yaitu memiliki keterkaitan antar ODTW-nya, yang digunakan untuk menampilkan peta sehingga menghasikan peta gabungan yang memiliki seluruh informasi/ atribut dari peta-peta tersebut. Proses penggabungan peta hasil kriteria untuk membentuk *cluster* ODTW dapat dilihat pada gambar berikut.



**KETERANGAN:**

-  Proses analisis berdasarkan kriteria pembentukan *cluster*
-  Hasil analisis berdasarkan kriteria pembentukan *cluster*
-  Proses penggabungan peta hasil kriteria

**Gambar 4.26 Proses Penggabungan Peta Kriteria Dalam Membentuk *Cluster* ODTW**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

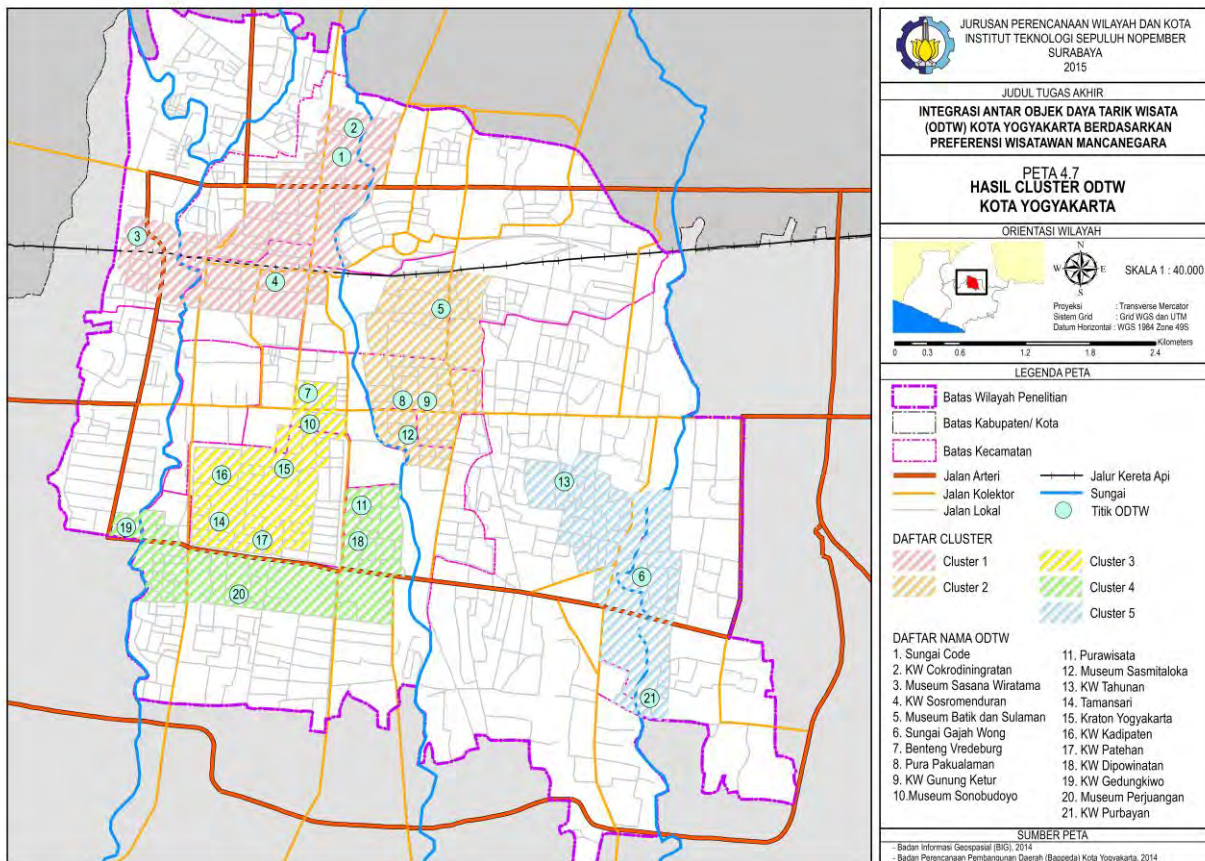
Adapun hasil akhir *cluster* ODTW Kota Yogyakarta yang terbentuk berdasarkan kriteria pembentukan *cluster*-nya dapat dilihat sebagai berikut, dimana penentuan delineasi batas *cluster*

ODTW dibentuk secara dinamis dengan tidak mengikuti batas administratif wilayah.

**Tabel 4.15 Hasil *Cluster* ODTW Kota Yogyakarta**

<i>Cluster</i>	<b>ODTW dalam <i>Cluster</i></b>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sungai Code</li> <li>• Kampung Wisata Cokrodingratan</li> <li>• Museum Sasana Wiratama</li> <li>• Kampung Wisata Sosromenduran</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Museum Batik dan Sulaman</li> <li>• Pura Pakualaman</li> <li>• Kampung Wisata Gunung Ketur</li> <li>• Museum Sasmitaloka</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benteng Vredeburch</li> <li>• Museum Sonobudoyo</li> <li>• Tamansari</li> <li>• Kraton Yogyakarta</li> <li>• Kampung Wisata Kadipaten</li> <li>• Kampung Wisata Patehan</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Purawisata</li> <li>• Kampung Wisata Dipowinatan</li> <li>• Kampung Wisata Gedungkiwo</li> <li>• Museum Perjuangan</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sungai Gajah Wong</li> <li>• Kampung Wisata Tahunan</li> <li>• Kampung Wisata Purbayan</li> </ul>

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

#### 4.3.3 Analisis Ketersediaan Sarana Pariwisata Masing-masing *Cluster*

Setelah terbentuk *cluster* berdasarkan aksesibilitas yang terdiri dari kedekatan geografis, kondisi jalan penghubung, moda transportasi penghubung, serta diferensiasi atraksinya, kemudian akan dianalisis ketersediaan sarana untuk masing-masing *cluster* yang telah terbentuk. Menurut Ferreira (2009) integrasi pariwisata harus memuat keterjangkauan fasilitas penunjang selain hubungan antar ODTW melalui aksesibilitasnya. Kepuasan wisatawan tidak hanya didasarkan pada daya tarik wisatanya saja, namun juga dapat berdasarkan kualitas dan efisiensi pencapaian sarana pariwisata. Susic (2011) menambahkan bahwa kondisi dan kualitas infrastruktur yang harus diukur dalam integrasi pariwisata dapat terdiri dari *accomodation services*, *food services*, dan *supplementary services* dengan indikator bahwa infrastruktur tersebut diatas dapat diakses dengan berjalan kaki.

Berdasarkan UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisatawaan, pada pasal 26 disebutkan bahwa penyediaan sarana dan fasilitas umum merupakan hal penting untuk menjamin kepuasan pengunjung. Sedangkan arahan dari Rencana Induk Pengembangan Pariwisata (RIPP) Kota Yogyakarta terkait penentuan kawasan pengembangan pariwisata adalah menumbuhkan fasilitas di dekat ODTW yang mendukung keberlanjutan ODTW tersebut.

Penelitian terdahulu yang berjudul *Studi Keterkaitan Antar Objek Wisata dalam Rangka Pembentukan Cluster Wisata di Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP) A Kabupaten Magelang* oleh Ermawati (2004) menyebutkan bahwa dalam menunjang keterkaitan antar ODTW yang dibentuk sebelumnya, maka keberadaan fasilitas penunjang pariwisata akan berperan terhadap penciptaan kontinuitas kunjungan wisatawan. Fasilitas akomodasi seperti penginapan akan memungkinkan wisatawan untuk mengunjungi ODTW di sekitar penginapan karena adanya upaya promosi dari penginapan tersebut, sedangkan ketersediaan rumah makan, apotek, dan fasilitas lainnya merupakan kebutuhan



wisatawan yang harus bisa diakses sewaktu-waktu dari ODTW dengan berjalan kaki.

Berdasarkan hasil komparasi teori, kebijakan, serta penelitian terdahulu tersebut diatas, maka dapat diketahui bahwa ketersediaan sarana pariwisata merupakan kebutuhan dalam mendukung *cluster* pariwisata yang telah terbentuk. Ketersediaan sarana pariwisata yang memadai dapat dilihat dari indikator bahwa sarana tersebut dapat diakses dengan berjalan kaki dari ODTW yang dikunjungi, dengan batas kenyamanan 400 – 800 m dan maksimum 1 km sebagai batas kenyamanan maksimum pejalan kaki di perkotaan yang memiliki cuaca tidak terlalu baik atau panas (Yeang, 2000). Oleh karena itu, kriteria ketersediaan sarana wisata Kota Yogyakarta adalah (a) < 400 m: Sangat memadai, (b) 400 – 800 m: Memadai, dan (c) 800 – 100 m: Kurang Memadai. Adapun sarana pariwisata yang dimaksud dalam penelitian ini mengacu pada teori Susic (2011) yaitu *accomodation services* yang terdiri dari penginapan (berbintang dan tidak berbintang) dan agen travel, *food services* yang terdiri dari rumah makan (depot dan restoran) dan mini market, serta *supplementary services* yang terdiri dari apotek dan toko suvenir (toko suvenir dan *workshop* kerajinan tangan).

Kota Yogyakarta merupakan ibukota Provinsi DIY, sehingga ketersediaan dan keterjangkauan sarana wisata cukup memadai karena selain memenuhi kebutuhan kota, Kota Yogyakarta juga memenuhi kebutuhan sarana pariwisata untuk kabupaten-kabupaten disekitarnya yang tidak memiliki sarana yang memadai. Kawasan Malioboro sebagai pusat kegiatan perdagangan Kota Yogyakarta merupakan daerah inti perkembangan wisata Kota Yogyakarta. Oleh karena itu, pertumbuhan sarana pariwisata di kawasan tersebut sangat pesat jika dibandingkan dengan kawasan lainnya. Meskipun demikian, ketersediaan *accomodation services*, *food services*, dan *supplementary services* sudah mulai menyebar karena sarana pariwisata di kawasan Malioboro yang sudah mengalami penumpukan. Saat ini, pertumbuhan *accommodation services*,

*food services*, dan *supplementary services* terutama dengan segmen wisatawan mancanegara tersebar ke bagian selatan Kota Yogyakarta, yaitu di Jalan Prawiroataman yang terletak di Kecamatan Mergangsan.

*Accommodation services* yang terdiri dari penginapan dan agen travel tersebar di seluruh kota. Penginapan yang terdapat di Kota Yogyakarta terdiri dari hotel berbintang dan hotel tidak berbintang, dimana hotel berbintang terdapat di pusat kota dan jalan-jalan strategis dengan fungsi arteri dan kolektor. Sedangkan hotel tidak berbintang lebih tersebar ke bagian kota yang lain. Meskipun banyak yang terdapat di pusat kota, namun hotel tidak berbintang umumnya berada wilayah dengan jalan lokal. Persebaran agen travel di Kota Yogyakarta sebagian besar mengikuti keberadaan penginapan, terutama hotel tidak berbintang, karena pada hotel berbintang umumnya sudah tersedia agen travel yang bekerjasama dengan pengelola hotel. Namun, umumnya agen travel berada pada kawasan pusat kota terutama kawasan penginapan wisatawan, karena pada kawasan pinggir kota, keberadaan agen travel sudah cukup sulit ditemui. Berdasarkan hasil eksplorasi wawancara dengan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, ditemukan bahwa umumnya wisatawan yang memilih menggunakan agen travel biasanya berasal dari penginapan tempat ia menginap atau rekomendasi agen travel dari Negara asal wisatawan tersebut.

Ketersediaan sarana pariwisata berupa *food services* yang terdiri dari rumah makan dan mini market tersebar cukup merata di seluruh Kota Yogyakarta, namun untuk pinggir kota, ketersediaan *food services* tidak sebanyak pusat kota meskipun ketersediaannya masih memadai karena masih bisa dijangkau dengan berjalan kaki. Ketersediaan rumah makan di Kota Yogyakarta dapat berupa rumah makan kecil (depot) dan rumah makan besar yang memiliki menu makanan lebih beragam. Adapun mini market yang dimaksud adalah toko yang menjual kebutuhan sehari-hari (*convenience store*), yang dapat berupa toko kelontong tradisional ataupun *chain store* seperti Alfamart

dsb. Sedangkan ketersediaan *supplementary services* masih kurang memadai untuk kawasan selain di pusat kota, terutama toko souvenir yang terpusat di Kawasan Malioboro. Toko souvenir yang terletak di bagian kota yang lain umumnya berupa toko souvenir hasil kerajinan tangan lokal, yang menyebar di kampung-kampung wisata Kota Yogyakarta. Sementara itu, ketersediaan apotek berdasarkan hasil eksplorasi wawancara dengan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta dinilai tidak terlalu berpengaruh terhadap pariwisata Kota Yogyakarta. Oleh karena itu, ketersediaan sarana ini tidak terlalu tersebar di seluruh bagian kota.

Ketersediaan sarana pariwisata dinilai memadai jika dapat dapat diakses dengan berjalan kaki dari ODTW yang dikunjungi, dimana kriteria ketersediaan dalam penelitian ini adalah (a)  $< 400$  m: Sangat memadai, (b)  $400 - 800$  m: Memadai, dan (c)  $800 - 1000$  m: Kurang Memadai. Oleh karena itu, berikut merupakan penjabaran pencapaian sarana pariwisata dari setiap ODTW di Kota Yogyakarta. Ketersediaan untuk masing-masing ODTW tersebut kemudian disimpulkan sesuai dengan *cluster* ODTW yang telah dibentuk sebelumnya.

Tabel 4.16 Jarak Pencapaian Sarana Pariwisata Dari Tiap ODTW

No	ODTW	Jarak ODTW Menuju Sarana Pariwisata					
		Accommodation Services		Food Services		Supplementary Services	
		Penginapan	Agen Travel	Rumah Makan	Mini Market	Apotek	Toko Suvenir
1	Sungai Code	100 m	-	300 m	450 m	750 m	-
2	Kampung Wisata Cokrodiningratan	√	800 m	√	400 m	850 m	√
3	Museum Sasana Wiratama	500 m	-	400 m	650 m	900 m	-
4	Kampung Wisata Sosromenduran	√	√	√	√	200 m	√
5	Museum Batik dan Sulaman	√	630 m	190 m	450 m	450 m	√
6	Sungai Gajah Wong	950 m	900 m	370 m	500 m	640 m	800 m
7	Benteng Vredeburch	√	450 m	√	320 m	450 m	√
8	Pura Pakualaman	260 m	600 m	250 m	380 m	150 m	-
9	Kampung Wisata Gunung Ketur	√	500 m	√	400 m	200 m	-
10	Museum Sonobudoyo	300 m	600 m	200 m	350 m	500 m	400 m
11	Purawisata	600 m	-	√	400 m	450 m	√
12	Museum Sasmitaloka	420 m	700 m	300 m	600 m	550 m	850 m
13	Kampung Wisata Tahunan	500 m	-	220 m	550 m	750 m	√
14	Taman Sari	250 m	550 m	90 m	450 m	550 m	200 m
15	Kraton Yogyakarta	500 m	700 m	100 m	400 m	500 m	√
16	Kampung Wisata Kadipaten	√	400 m	√	300 m	450 m	√
17	Kampung Wisata Patehan	√	√	80 m	250 m	550 m	√
18	Kampung Wisata Dipowinatan	√	-	√	370 m	500 m	√

No	ODTW	Jarak ODTW Menuju Sarana Pariwisata					
		Accommodation Services		Food Services		Supplementary Services	
		Penginapan	Agen Travel	Rumah Makan	Mini Market	Apotek	Toko Suvenir
19	Kampung Wisata Gedungkiwo	√	-	√	600 m	650 m	√
20	Museum Perjuangan	220 m	900 m	50 m	350 m	600 m	120 m
21	Kampung Wisata Purbayan	800 m	-	√	√	730 m	√

Sumber: Hasil Analisis, 2015

#### Keterangan

√ : Terdapat sarana pariwisata di dalam ODTW

- : Tidak terdapat sarana pariwisata dengan radius < 1 Km dari ODTW

#### 4.3.3.1 Analisis Ketersediaan Sarana *Cluster 1*

ODTW yang terdapat pada *Cluster 1* antara lain terdiri dari Sungai Code, Kampung Wisata Cokrodingratan, Museum Sasana Wiratama, dan Kampung Wisata Sosromenduran. *Cluster 1* terletak di bagian utara Kota Yogyakarta dan tidak jauh dari pusat kota, terutama Kampung Wisata Sosromenduran yang terletak berdekatan dengan Jalan Malioboro. Oleh karena itu, umumnya ketersediaan sarana wisata di *cluster* ini cukup memadai dilihat dari radiusnya yang dapat dijangkau oleh *pedestrian*.

Ketersediaan penginapan sebagai bagian dari *accomodation services* di *Cluster 1* termasuk dalam kategori sangat memadai, karena 70% dari ODTW di *Cluster* ini memiliki penginapan dengan radius kurang dari 400 m. Adapun Museum Sasana Wiratama memiliki radius pencapaian ke penginapan terdekat sejauh 500 m yang masih tergolong dalam kategori memadai. Jenis penginapan yang ada disekitar ODTW bersifat heterogen, yang terdiri dari penginapan berbintang dan penginapan non-bintang. Sedangkan ketersediaan agen travel pada *Cluster 1* kurang memadai karena meskipun agen travel di Kampung Wisata Sosromenduran ketersediaannya sangat memadai, namun ketersediaan sarana tersebut di ODTW lainnya memiliki radius pencapaian lebih dari 800 m. Agen travel di Kampung Wisata Sosromenduran sangat mudah dicapai karena tersebar di dalam kampung wisata dan umumnya dekat dengan penginapan yang ada. Namun, pola tersebut tidak ditemukan pada penginapan yang terletak di sekitar Sungai Code, Kampung Wisata Cokrodingratan, dan Museum Sasana Wiratama. Hal ini dikarenakan Kampung Wisata Sosromenduran yang terletak dekat dengan pusat kota dan Jalan Malioboro sehingga ketersediaan sarana akomodasi tersebar merata dan pertumbuhan agen travel juga sangat pesat.

Ketersediaan *food services* berupa rumah makan di *Cluster 1* termasuk dalam kategori sangat memadai, sedangkan ketersediaan mini market termasuk memadai. Rumah makan

sekitar ODTW *Cluster* 1 memiliki radius pencapaian kurang dari 400 m, dengan rumah makan yang didominasi oleh rumah makan kecil (depot). Adapun untuk ketersediaan mini market di *cluster* ini umumnya berupa *chain stores*, dengan 70% berada pada radius pencapaian 400 – 800 m dan Kampung Wisata Sosromenduran yang memiliki radius pencapaian kurang dari 400 m karena mini market terdekat berada didalam kampung tersebut.

Untuk ketersediaan *supplementary services* berupa apotek, radius pencapaian terdekat dari ODTW *cluster* 1 menuju sarana tersebut 70% nya berjarak lebih dari 800 m, sehingga ketersediaan apotek pada *Cluster* 1 kurang memadai. Untuk penyediaan toko suvenir, 50% ODTW memiliki toko suvenir didalam objek, yaitu Kampung Wisata Cokrodingratan dan Kampung Wisata Sosromenduran. Meskipun rasio ketersediaannya hanya 50%, namun umumnya wisatawan yang berkunjung ke Sungai Code jika berkeinginan membeli suvenir akan membeli di Kampung Wisata Cokrodingratan, karena kedua ODTW tersebut tergabung dalam paket promosi wisata yang sama. Sedangkan Kampung Wisata Sosromenduran merupakan kampung wisata untuk mendukung kegiatan perdagangan di Jalan Malioboro, sehingga kampung tersebut memiliki banyak toko suvenir kerajinan tangan yang juga dipasarkan di Jalan Malioboro.

#### **4.3.3.2 Analisis Ketersediaan Sarana *Cluster* 2**

ODTW yang terdapat pada *Cluster* 2 antara lain terdiri dari Museum Batik dan Sulaman, Pura Pakualaman, Kampung Wisata Gunung Ketur, dan Museum Sasmitaloka. Radius pencapaian sarana wisata terdekat dari ODTW di *cluster* ini cukup dekat, sehingga wisatawan dapat dengan mudah mengakses sarana wisata yang dibutuhkan.

Museum Batik dan Sulaman serta Kampung Wisata Gunung Ketur memiliki penginapan yang terletak didalam ODTW, sedangkan Pura Pakualaman memiliki jarak pencapaian kurang dari 400 m menuju penginapan terdekat. Oleh karena itu,

ketersediaan penginapan sebagai bagian dari *accomodation services* di *Cluster 2* termasuk dalam kategori sangat memadai. Adapun ketersediaan agen travel pada *cluster* ini juga tidak terletak berdekatan dengan penginapan seperti yang teridentifikasi pada *cluster 1*. Namun, ketersediaan agen travel pada *cluster* ini masih tergolong memadai karena seluruh ODTW *Cluster 2* memiliki radius pencapaian menuju agen travel dengan jarak 500 – 700 m.

*Cluster 2* yang memiliki ODTW yang dilewati oleh jalan kolektor sekunder, yaitu Pura Pakualaman dan Kampung Wisata Gunung Ketur, serta Museum Sasmitaloka yang berjarak cukup dekat dengan kedua ODTW tersebut. Hal ini menyebabkan jarak pencapaian menuju sarana wisata seperti rumah makan dan mini market yang termasuk dalam *food services* cukup dekat. Seluruh ODTW *cluster* ini memiliki jarak pencapaian kurang dari 400 m untuk menuju rumah makan yang sebagian besar berupa rumah makan kecil, sedangkan 70% ODTW *cluster 2* memiliki jarak pencapaian 400 – 600 m menuju mini market. Adapun ketersediaan apotek sebagai bagian dari *supplementary services* juga cukup memadai, dengan radius pencapaian maksimum 600 m. Sedangkan ketersediaan toko souvenir pada *Cluster 2* masih kurang memadai karena ketersediaan sarana terdekat terdapat di 1 ODTW, yaitu Museum Batik dan Sulaman, dimana pencapaian dari ODTW lainnya berjarak lebih dari 800 m.

#### **4.3.3.3 Analisis Ketersediaan Sarana Cluster 3**

ODTW yang terdapat pada *Cluster 3* antara lain terdiri dari Benteng Vredeburg, Museum Sonobudoyo, Kraton Yogyakarta, Tamansari, Kampung Wisata Kadipaten, dan Kampung Wisata Patehan. ODTW pada *cluster* ini sebagian besar terletak pada kompleks Kraton Yogyakarta yang merupakan destinasi kunjungan utama wisatawan, termasuk wisatawan mancanegara. Sebagai *cluster* yang memiliki destinasi utama wisata di Kota Yogyakarta, ketersediaan sarana wisata di *Cluster 3* sebagian besar termasuk dalam kategori sangat memadai. Hal



tersebut ditunjukkan dengan radius pencapaian sarana dari masing-masing ODTW yang rata-rata kurang dari 400 m.

Ketersediaan *accommodation services* berupa penginapan 83% sangat memadai dengan radius pencapaian kurang dari 400 m. Penginapan pada *cluster* ini ada yang terdapat di dalam ODTW, antara lain Benteng Vredeborg, Kampung Wisata Kadipaten, dan Kampung Wisata Patehan. Sementara pada Museum Sonobudoyo dan Tamansari, jarak untuk menuju penginapan terdekat adalah kurang dari 400 m, dan Kraton Yogyakarta yang memiliki jarak 500 m dari penginapan terdekat. Adapun jenis penginapan terdekat yang dapat diakses dari ODTW *Cluster 3* adalah penginapan non-bintang berupa *guest house*. Selain penginapan, ketersediaan agen travel yang juga termasuk dalam *accommodation services* pada *cluster* ini tergolong memadai. Pada Kampung Wisata Patehan, keberadaan agen travel dapat ditemui di dalam ODTW dan pada Kampung Wisata Kadipaten, agen travel dapat dijangkau dengan radius 400 m. Sedangkan untuk 66% ODTW lain memiliki jarak menuju agen travel dengan radius pencapaian agen travel terdekat antara 450 – 700 m.

Untuk *food services* baik rumah makan maupun mini market, *Cluster 3* memiliki ketersediaan sangat memadai karena lokasi *cluster* yang terletak di pusat kota serta merupakan pusat kegiatan pariwisata Kota Yogyakarta. Rumah makan yang dapat ditemui di *cluster* ini bersifat heterogen antara rumah makan besar dan rumah makan kecil. Namun pada wilayah kompleks Kraton umumnya yang banyak tersedia adalah rumah makan kecil (depot). Seluruh ODTW pada *Cluster 3* memiliki jarak pencapaian menuju rumah makan kurang dari 400 m. Sedangkan untuk ketersediaan mini market, 83% memiliki jarak pencapaian kurang dari 400 m sehingga ketersediaannya tergolong sangat memadai. Adapun ODTW yang memiliki jarak menuju mini market terdekat yang lebih dari 400 m adalah Tamansari dengan jarak pencapaian 450 m, namun masih termasuk dalam kategori memadai. Jenis mini market di *cluster* ini juga bersifat heterogen, baik berupa toko kelontong tradisional maupun *chain stores*.

Lokasi *Cluster 3* yang terletak di pusat Kota Yogyakarta juga menyebabkan ketersediaan toko suvenir sangat memadai, dimana 66% ODTW memiliki toko suvenir yang terletak di dalam ODTW dan 34% sisanya yaitu Museum Sonobudoyo dan Tamansari memiliki jarak pencapaian menuju toko suvenir terdekat kurang dari 400 m yang termasuk dalam kategori sangat memadai. Namun, meskipun memiliki lokasi strategis, ketersediaan apotek sebagai salah satu *supplementary services* di *Cluster 3* termasuk dalam kategori memadai dengan seluruh ODTW yang memiliki jarak pencapaian menuju apotek terdekat kurang lebih 400 – 550 m.

#### **4.3.3.4 Analisis Ketersediaan Sarana Cluster 4**

ODTW yang terdapat pada *Cluster 4* antara lain terdiri dari Purawisata, Kampung Wisata Dipowinatan, Kampung Wisata Gedungkiwo, dan Museum Perjuangan. ODTW pada *cluster* ini terletak pada koridor jalan yang memiliki fungsi kegiatan perdagangan dan jasa untuk kebutuhan sehari-hari seperti Jalan Brigjend Katamso yang melewati Purawisata dan Kampung Wisata Dipowinatan. Hal tersebut berpengaruh terhadap jenis sarana wisata yang terletak paling dekat dengan ODTW, dimana ketersediaan *food services* dan *supplementary services* lebih mudah dijangkau daripada *accomodation services*.

*Accomodation services* berupa penginapan pada *cluster* ini mudah dijangkau karena 50% ODTW memiliki penginapan dengan jenis *guset house*, yaitu pada Kampung Wisata Dipowinatan dan Kampung Wisata Gedungkiwo. Meskipun ketersediaan penginapan sangat memadai, namun ketersediaan agen travel pada *Cluster 4* tergolong kurang memadai karena seluruh ODTW memiliki jarak pencapaian lebih dari 900 m untuk menuju agen travel terdekat.

Untuk *food services* berupa rumah makan dan mini market, serta *supplementary services* berupa apotek dan toko suvenir ketersediannya termasuk dalam kategori memadai dan sangat memadai. Ketersediaan rumah makan termasuk dalam

kategori sangat memadai karena 70% ODTW memiliki rumah makan didalam objek, sedangkan rumah makan dari Museum Perjuangan hanya berjarak 50 m. Sementara ketersediaan mini market pada *cluster* ini masih terhitung memadai dengan jarak pencapaian 350 – 600 m. Mini market yang terdapat pada *cluster* ini didominasi oleh *chain stores*. Untuk ketersediaan *supplementary services* berupa apotek tergolong memadai dengan jarak pencapaian 450 – 650 m, sedangkan ketersediaan toko suvenir lebih memadai karena 70% ODTW memiliki toko suvenir yang terletak di dalam ODTW. Adapun jenis toko suvenir tersebut didominasi oleh *workshop* yang menawarkan hasil kerajinan tangan berupa batik, bordir, kulit, dan lain sebagainya.

#### **4.3.3.5 Analisis Ketersediaan Sarana Cluster 5**

ODTW yang terdapat pada *Cluster 5* antara lain terdiri dari Sungai Gajah Wong, Kampung Wisata Tahunan, dan Kampung Wisata Purbayan. Lokasi *cluster* yang terletak di Selatan Kota Yogyakarta menyebabkan ketersediaan beberapa sarana wisata termasuk dalam kategori kurang memadai. Sarana yang ketersediaannya kurang memadai adalah *accomodation services* baik penginapan maupun agen travel. Sedangkan ketersediaan *food services* dan *supplementary services* termasuk memadai. Hal tersebut dikarenakan *Cluster 5* umumnya merupakan ODTW yang menawarkan hasil kerajinan berupa kerajinan perak serta wisata kuliner. Meskipun memiliki *heritage rail* maupun *heritage riverwalk*, namun ODTW *Cluster 5* terutama yang terletak di Kotagede lebih dikenal sebagai pusat makanan ringan tradisional dan kerajinan perak. Oleh karena itu, ketersediaan toko suvenir dan rumah makan sebagian besar sangat mudah dijangkau.

Berbeda dengan ketersediaan toko suvenir dan rumah makan yang sangat memadai, ketersediaan *accomodation services* pada *cluster* ini tergolong kurang memadai karena radius pencapaian menuju penginapan dan agen travel umumnya berjarak lebih dari 800 m. Tujuan utama wisatawan menuju

*cluster* ini adalah wisata kuliner dan berbelanja hasil kerajinan, sehingga ketersediaan *accomodation services* tersebut diatas lebih sulit dicapai. Sedangkan sarana lain berupa mini market dan apotek ketersediannya memadai dengan rata-rata jarak pencapaian menuju sarana adalah 500 – 750 m.

#### 4.3.3.6 Hasil Analisis Ketersediaan Sarana Tiap *Cluster*

Berdasarkan hasil analisis ketersediaan sarana pariwisata pada masing-masing *cluster* ODTW Kota Yogyakarta, dapat ditarik kesimpulan bahwa secara garis besar ketersediaan sarana tersebut sudah cukup memadai, terutama ketersediaan penginapan dan rumah makan yang sangat memadai di sebagian besar *cluster*. Namun, beberapa sarana di *cluster* tertentu ketersediannya masih kurang memadai yang ditunjukkan dengan jarak pencapaian sarana dari ODTW yang cukup jauh, seperti ketersediaan agen travel.

Hasil analisis ini kemudian akan dijadikan sebagai input arahan setelah dibandingkan dengan preferensi wisatawan mancanegara terhadap pelayanan sarana tiap *cluster* yang akan dianalisis pada sasaran selanjutnya. Adapun hasil rekapitulasi ketersediaan sarana wisata untuk masing-masing *cluster* ODTW Kota Yogyakarta dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.17 Rekapitulasi Ketersediaan Sarana Wisata  
Untuk *Cluster* ODTW Kota Yogyakarta**

Sarana Wisata	Cluster ODTW Kota Yogyakarta				
	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4	Cluster 5
<i>Accomodation Services</i>					
<b>Penginapan</b>	Sangat memadai	Sangat memadai	Sangat memadai	Sangat memadai	Kurang memadai
<b>Agen Travel</b>	Kurang memadai	Memadai	Memadai	Kurang memadai	Kurang memadai
<i>Food Services</i>					
<b>Rumah Makan</b>	Sangat memadai	Sangat memadai	Sangat memadai	Sangat memadai	Sangat memadai
<b>Mini Market</b>	Memadai	Memadai	Sangat memadai	Memadai	Memadai

Sarana Wisata	Cluster ODTW Kota Yogyakarta				
	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4	Cluster 5
<i>Supplementary Services</i>					
<b>Apotek</b>	Kurang memadai	Memadai	Memadai	Memadai	Memadai
<b>Toko Suvenir</b>	Sangat memadai	Kurang memadai	Sangat memadai	Sangat memadai	Sangat memadai

Sumber: Hasil Analisis, 2015

#### Keterangan

Sangat memadai : Sarana dapat dijangkau < 400 m

Memadai : Sarana dapat dijangkau 400 – 800 m

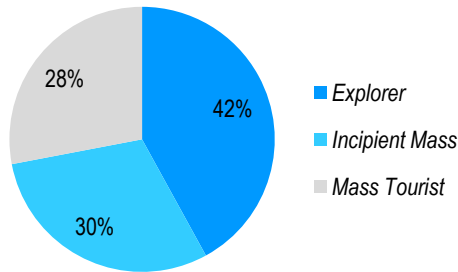
Kurang Memadai : Sarana dapat dijangkau 800 – 1000 m

#### 4.4 Analisis Preferensi Wisatawan Mancanegara Terhadap Cluster ODTW yang Dibentuk

Berdasarkan pada hasil analisis sebelumnya, didapatkan hasil *cluster* ODTW Kota Yogyakarta sebanyak 5 (lima) *cluster* serta analisis ketersediaan sarana wisata untuk masing-masing *cluster*. Dari hasil tersebut, pada analisis ini kemudian akan diujikan preferensi wisatawan mancanegara berdasarkan tipologinya terhadap prioritas *cluster* serta tingkat pelayanan sarana wisata pada masing-masing *cluster*. Dalam menemukan preferensi wisatawan mancanegara, data dikumpulkan melalui penyebaran kuisioner dan wawancara semi-terstruktur yang kemudian diolah melalui analisis deskriptif statistik.

Responden dalam penelitian ini berjumlah 100 orang wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Kota Yogyakarta. Setelah dilakukan pengelompokan data berdasarkan umur, tingkat penghasilan, dan maksud perjalanan wisatawan, didapatkan persentase untuk masing-masing tipologi yaitu 42 orang termasuk dalam tipe *backpacker*, 30 orang termasuk dalam tipe *incipient mass*, dan 28 orang sisanya termasuk dalam tipe *mass tourist*. Dalam sasaran ini, terlebih dahulu dilakukan analisis karakteristik wisatawan mancanegara sesuai dengan tipologinya. Karakteristik yang dimaksud berupa karakteristik demografis dan karakteristik kunjungan wisatawan. Karakteristik demografis terdiri dari jenis kelamin, rentang usia, serta asal benua. Sedangkan karakteristik

kunjungan terdiri dari jumlah kunjungan ke Kota Yogyakarta, lama kunjungan, serta jumlah ODTW Kota Yogyakarta yang diketahui per *cluster*.



**Gambar 4.27 Persentase Tipologi Wisatawan Mancanegara**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Setelah mengetahui karakteristik masing-masing tipologi wisatawan mancanegara, kemudian dilakukan analisis preferensi terhadap *cluster* yang telah dibentuk pada sasarannya. Analisis ini dilakukan dengan cara penyebaran kuisioner, dimana wisatawan diminta memberikan *ranking* penilaian *cluster* berdasarkan tingkat kepuasan dari pengalaman mengunjungi ODTW di *cluster* tersebut serta ketertarikan daya tarik yang ditawarkan dalam *cluster* tersebut. Adapun skor penilaian adalah skor dengan skala ordinal yaitu skor 5 (lima) untuk *cluster* yang paling menarik minat wisatawan mancanegara hingga skor 1 (satu) untuk *cluster* yang ketertarikannya sangat kecil atau tidak menarik minat sama sekali. *Ranking* dari wisatawan tersebut kemudian diolah untuk dianalisis nilai modus dari masing-masing *cluster*, sehingga terbentuk generalisasi urutan prioritas *cluster* pada tiap tipologi wisatawan.

Analisis selanjutnya adalah mengukur tingkat pelayanan sarana wisata tiap *cluster* berdasarkan preferensi masing-masing tipologi wisatawan mancanegara. Analisis dilakukan melalui *scoring* tingkat pelayanan setiap sarana, dengan skala skor

penilaian adalah (1) Tidak memadai; (2) Kurang memadai; (3) Cukup memadai; (4) Memadai; dan (5) Sangat memadai. Hasil analisis tingkat pelayanan sarana tersebut kemudian digabungkan dengan hasil urutan prioritas *cluster* untuk ditarik keterkaitannya. Dalam analisis ini juga diuraikan eksplorasi preferensi wisatawan mancanegara untuk setiap tipologinya terhadap alasan pemilihan urutan *cluster* dan saran pengembangan atau harapan yang diinginkan wisatawan mancanegara terhadap integrasi ODTW Kota Yogyakarta.

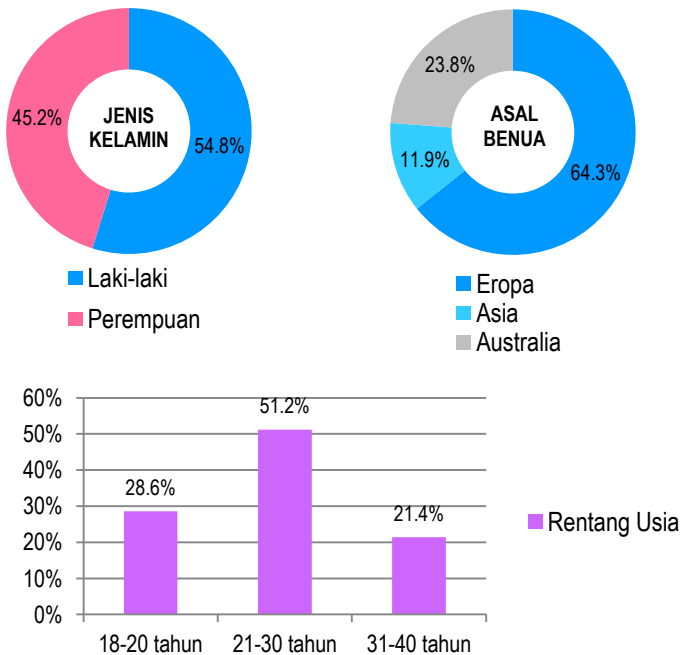
#### **4.4.1 Analisis Karakteristik Wisatawan Mancanegara**

Karakteristik wisatawan mancanegara yang akan dibahas terdiri dari karakteristik demografis responden dan karakteristik kunjungan responden. Karakteristik demografis yang dimaksud antara lain jenis kelamin, rentang usia, serta asal benua. Sedangkan karakteristik kunjungan yang dimaksud antara lain jumlah kunjungan ke Kota Yogyakarta, lama kunjungan, serta jumlah ODTW Kota Yogyakarta yang diketahui per *cluster*. Adapun hasil analisis karakteristik masing-masing tipologi wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Kota Yogyakarta adalah sebagai berikut.

##### **4.4.1.1 Karakteristik Wisatawan Mancanegara Tipe *Explorer***

Wisatawan mancanegara dengan tipe *explorer* dalam penelitian ini memiliki definisi wisatawan baik individual maupun grup yang bertujuan ke daerah baru, dapat menerima fasilitas dan norma lokal, sehingga tingkat interaksi dengan masyarakat lokal tinggi. Wisatawan mancanegara tipe *explorer* dapat dikelompokkan berdasarkan kriterianya, antara lain rentang umur wisatawan 18 – 40 tahun, memiliki penghasilan kurang dari US\$ 740 perbulan, serta maksud perjalanan wisatawan yaitu melihat atraksi dan daya tarik wisata dan berinteraksi dengan masyarakat lokal di tempat tujuan. Dari 100 responden penelitian, wisatawan yang dikelompokkan dalam tipe *explorer* terdapat 42 orang, yang artinya wisatawan tipe *explorer* merupakan tipe wisatawan dominan yang berkunjung ke Kota Yogyakarta karena hampir mencapai 50% dari jumlah wisatawan.

Wisatawan mancanegara tipe *explorer* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta berdasarkan jenis kelaminnya didominasi wisatawan laki-laki sebesar 54,8%. Berdasarkan rentang usia, wisatawan tipe *explorer* di Kota Yogyakarta terdiri dari 28,6% wisatawan dengan rentang usia 18 – 20 tahun, 51,2% wisatawan dengan rentang usia 21 – 30 tahun, serta 21,4% wisatawan dengan rentang usia 31 – 40 tahun. Asal benua wisatawan tipe *explorer* didominasi oleh wisatawan Eropa sebanyak 64,3%, kemudian diikuti 23,8% wisatawan dari Australia, dan wisatawan Asia yang paling sedikit adalah 11,9%.



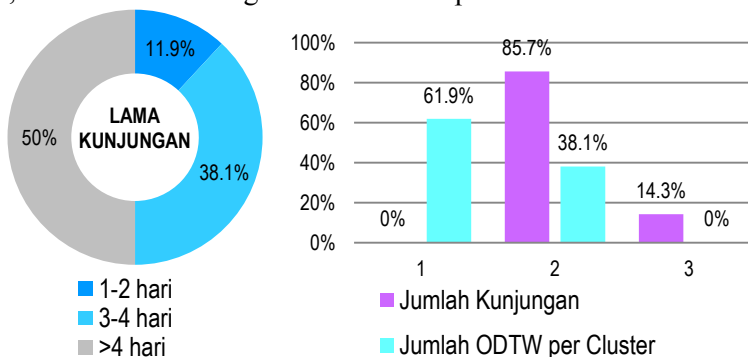
**Gambar 4.28 Karakteristik Demografis Wisatawan *Explorer***

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Frekuensi lama kunjungan wisatawan *explorer* antara lain didominasi oleh wisatawan yang berkunjung lebih dari 4 hari yaitu sebanyak 50% dan paling sedikit berwisata 1 – 2 hari



dengan persentase 11,9 %. Hal ini sesuai dengan karakteristik wisatawan tipe *explorer* yang cenderung berkunjung ke tempat baru dan menjalin interaksi dengan masyarakat lokal sehingga membutuhkan waktu kunjungan yang cukup lama. Berdasarkan jumlah kunjungan ke Kota Yogyakarta, sebanyak 85,7% wisatawan menyatakan bahwa kunjungan kali ini merupakan kunjungan kedua, serta 14,3% wisatawan menyatakan bahwa kunjungan kali ini merupakan kunjungan ketiga. Adapun jumlah ODTW yang diketahui per *cluster* antara lain 61,9% wisatawan hanya mengetahui 1 ODTW per *cluster*, serta sisanya sebanyak 38,1% wisatawan mengetahui 2 ODTW per *cluster*.



**Gambar 4.29 Karakteristik Kunjungan Wisatawan *Explorer***

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Dari hasil persentase tersebut diatas, dapat diketahui karakteristik wisatawan *explorer* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta. Meskipun wisatawan laki-laki lebih dominan daripada perempuan sebagai wisatawan tipe *backpacker*, namun proporsi keduanya hampir seimbang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa wisatawan tipe *explorer* di Kota Yogyakarta hampir seimbang antara pria dan wanita. Berdasarkan rentang usia, wisatawan yang melakukan perjalanan sebagai wisatawan *explorer* didominasi oleh wisatawan muda, seperti mahasiswa dan wisatawan yang mengambil waktu libur dan cuti bekerja. Penerimaan terhadap sarana wisata oleh wisatawan *explorer*

umumnya sangat baik, karena tujuan perjalanan wisata mereka memang untuk mengunjungi daya tarik baru dan berinteraksi dengan masyarakat lokal. Sehingga wisatawan *explorer* didominasi oleh wisatawan muda dengan tingkat penghasilan tidak cukup tinggi. Berdasarkan asal benua, wisatawan yang mendominasi berasal dari Eropa, dimana lama kunjungan wisatawan tipe *explorer* yang paling banyak adalah lebih dari 4 hari. Hal tersebut menunjukkan bahwa wisatawan Eropa paling berminat untuk mengeksplor daya tarik Kota Yogyakarta sebagai wisatawan *explorer*. Selain itu, asal negara yang cukup jauh menyebabkan lama kunjungan yang cukup tinggi. Wisatawan *explorer* merupakan wisatawan yang bertujuan ke destinasi baru yang belum dikunjungi oleh karena itu jumlah ODTW per *cluster* yang diketahui oleh wisatawan *explorer* didominasi 1 ODTW per *cluster*, dengan total mengetahui 5 ODTW Kota Yogyakarta. namun terdapat pula wisatawan yang mengetahui 2 ODTW per *cluster*. Umumnya wisatawan tersebut mencari informasi terkait ODTW *non-mainstream* apa saja yang dapat dikunjungi secara lebih detail.

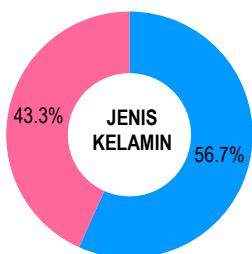
Berdasarkan analisis tersebut diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa wisatawan tipe *explorer* merupakan wisatawan dominan dalam berkunjung ke Kota Yogyakarta, yang memiliki kunjungan wisata paling lama, yaitu lebih dari 4 hari. Wisatawan tipe *explorer* juga merupakan wisatawan yang bertujuan melakukan eksplorasi terhadap destinasi wisata yang dituju, dimana wisatawan tipe ini memiliki tingkat penerimaan terhadap sarana wisata lokal dan tradisional yang sangat tinggi, serta bertujuan untuk berinteraksi dengan masyarakat lokal dalam mempelajari budayanya.

#### **4.4.1.2 Karakteristik Wisatawan Mancanegara Tipe *Incipient Mass***

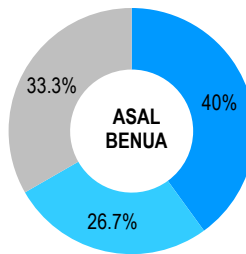
Wisatawan mancanegara dengan tipe *incipient mass* dalam penelitian ini memiliki definisi wisatawan baik individual maupun grup yang bertujuan ke daerah yang sudah dikenal dan

menerima fasilitas standar yang tersedia, sehingga tingkat interaksi dengan masyarakat lokal sudah mulai berkurang. Wisatawan mancanegara tipe *incipient mass* dapat dikelompokkan berdasarkan kriterianya, antara lain rentang umur wisatawan 18 – 65 tahun, memiliki penghasilan antara US\$ 740 – 1480 perbulan, serta maksud perjalanan wisatawan yaitu melihat atraksi dan daya tarik wisata di tempat tujuan dan relaksasi (menghindari kesibukan atau rutinitas). Dari 100 responden penelitian, wisatawan yang dikelompokkan dalam tipe *incipient mass* terdapat 30 orang, yang artinya wisatawan tipe *incipient mass* merupakan dominasi kedua jenis wisatawan yang berkunjung ke Kota Yogyakarta.

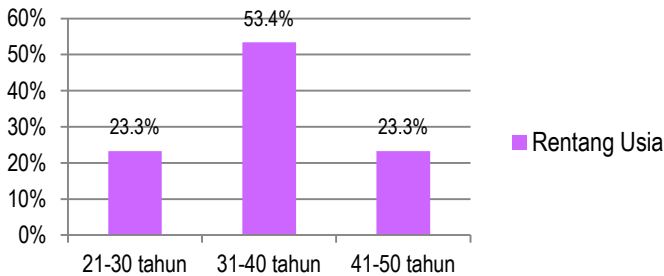
Berdasarkan jenis kelamin, wisatawan tipe *incipient mass* memiliki proporsi hampir seimbang, dimana wisatawan laki-laki lebih mendominasi sebanyak 56,7%, sedangkan wisatawan perempuan memiliki proporsi 43,3%. Wisatawan tipe ini dari segi usia didominasi oleh wisatawan dengan rentang usia 31 – 40 tahun sebanyak 53,4%, sedangkan wisatawan dengan rentang usia 21 – 30 tahun dan 41 – 50 tahun sebanyak 23,3%. Adapun asal benua wisatawan hampir merata, yaitu wisatawan Eropa sebanyak 40%, wisatawan Asia sebanyak 26,7%, serta wisatawan Australia sebanyak 33,3%.



■ Laki-laki  
■ Perempuan

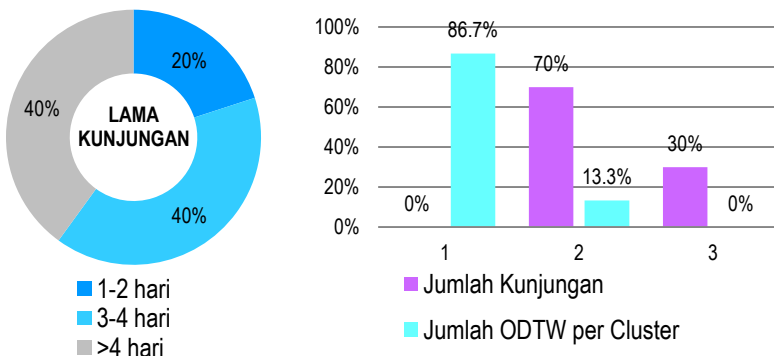


■ Eropa  
■ Asia  
■ Australia



**Gambar 4.30 Karakteristik Demografis Wisatawan *Incipient Mass***  
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Untuk karakteristik kunjungan wisatawan, lama kunjungan wisatawan tipe *incipient mass* didominasi oleh kunjungan 3 – 4 hari dan lebih dari 4 hari sebanyak 40%. Berdasarkan jumlah kunjungannya, kunjungan wisatawan merupakan kunjungan kedua, dengan persentase 70% dan sisanya sebanyak 30% merupakan kunjungan ketiga. Adapun berdasarkan jumlah ODTW yang diketahui per *cluster*, wisatawan tipe *incipient mass* sebagian besar hanya mengetahui 1 ODTW per *cluster* dengan persentase sebanyak 86,7%, sedangkan yang mengetahui 2 ODTW per *cluster* sebanyak 13,3%.



**Gambar 4.31 Karakteristik Kunjungan Wisatawan *Incipient Mass***  
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Dari hasil persentase tersebut diatas, dapat diketahui karakteristik wisatawan *incipient mass* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta. Berdasarkan jenis kelamin, wisatawan laki-laki dan perempuan memiliki proporsi hampir seimbang, dimana wisatawan *incipient mass* didominasi oleh wisatawan dengan rentang usia 31 – 40 tahun. Hal tersebut menunjukkan bahwa wisatawan tipe *incipient mass* didominasi wisatawan dengan usia kerja dan rentang penghasilan sedang, yaitu US\$ 740 – 1480. Adapun berdasarkan asal benua, wisatawan *incipient mass* memiliki proporsi cukup seimbang, yang didominasi wisatawan Eropa. Artinya, wisatawan yang bertujuan untuk melakukan relaksasi dengan menghindari rutinitasnya berasal dari seluruh benua dengan proporsi hampir sama. Dalam hal ini, wisatawan tersebut memiliki lama kunjungan 3 – 4 hari dan lebih dari 4 hari dengan persentase sama untuk melakukan relaksasi. Wisatawan *incipient mass* umumnya melakukan perjalanan ke daerah yang sudah dikenal, oleh karena itu persentase jumlah kunjungan ke Kota Yogyakarta dari wisatawan ini terdiri dari 2 – 3 kali. Namun, ODTW yang diketahui wisatawan didominasi oleh 1 ODTW per *cluster*, yang artinya wisatawan *incipient mass* tidak terlalu melakukan eksplorasi terhadap ODTW di Kota Yogyakarta.

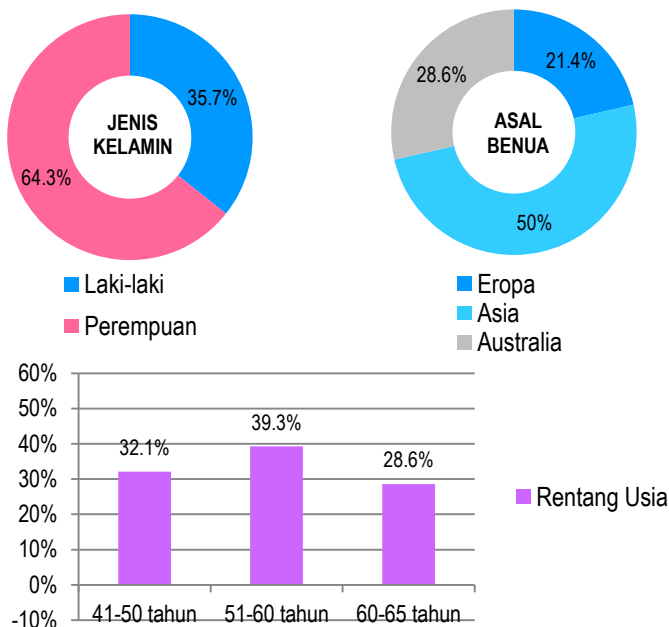
Berdasarkan analisis tersebut diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa wisatawan tipe *incipient mass* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta adalah wisatawan berusia kerja dengan tingkat pendapatan cukup/ diatas rata-rata yang bertujuan untuk menghindari rutinitas sehari-hari atau berelaksasi. Wisatawan tipe *incipient mass* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta berasal dari berbagai benua dengan proporsi cukup seimbang. Wisatawan ini umumnya hanya mengunjungi ODTW yang dikenal dan jarang melakukan eksplorasi terhadap ODTW baru. Selain itu, tingkat penerimaan wisatawan tipe *incipient mass* terhadap sarana wisata lokal yang ditawarkan cukup rendah. Hal tersebut dapat dikarenakan tingkat penghasilan yang cukup dan keinginan berelaksasi sehingga mengurangi ketertarikan untuk

berkomunikasi dengan penduduk lokal. Berdasarkan hasil eksplorasi, sebagian wisatawan *incipient mass* kurang tertarik pada ODTW yang menawarkan tingkat keakraban tinggi seperti kampung wisata. Wisatawan *incipient mass* lebih tertarik untuk melihat atraksi yang ditawarkan oleh ODTW tersebut.

#### **4.4.1.3 Karakteristik Wisatawan Mancanegara Tipe *Mass Tourist***

Wisatawan mancanegara dengan tipe *mass tourist* dalam penelitian ini memiliki definisi wisatawan baik individual maupun grup yang bertujuan untuk bersenang-senang dan mencari kemiripan dengan asal tempat tinggalnya, baik itu tempat yang dituju maupun fasilitas akomodasi, sehingga tingkat interaksi dengan masyarakat lokal sangat rendah. Wisatawan mancanegara tipe *mass tourist* dapat dikelompokkan berdasarkan kriterianya, antara lain rentang umur wisatawan 40 – 65 tahun, memiliki penghasilan lebih dari US\$ 1480 perbulan, serta maksud perjalanan wisatawan yaitu melihat atraksi dan daya tarik wisata di tempat tujuan, relaksasi (menghindari kesibukan atau rutinitas), mengunjungi kerabat, maupun bersenang-senang. Dari 100 responden penelitian, wisatawan yang dikelompokkan dalam tipe *mass tourist* terdapat 28 orang, yang artinya wisatawan tipe *mass tourist* tidak mendominasi jenis wisatawan yang berkunjung ke Kota Yogyakarta.

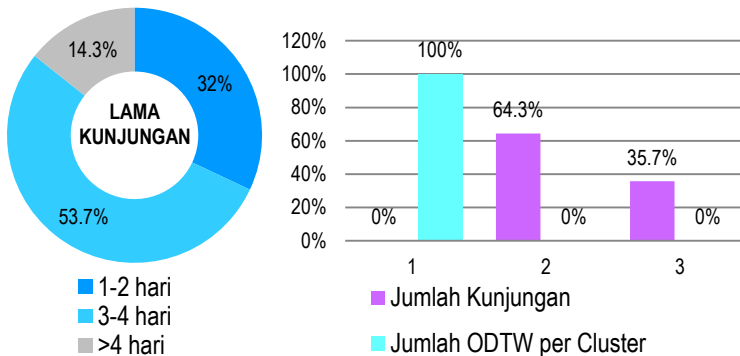
Wisatawan *mass tourist* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta berdasarkan jenis kelaminnya didominasi oleh perempuan sebanyak 64,3% sedangkan wisatawan laki-laki memiliki persentase 35,7%. Berdasarkan rentang usia, persentase untuk wisatawan *mass tourist* paling dominan adalah wisatawan usia 51 – 60 tahun sebanyak 39,3%, dan wisatawan usia 41 – 50 tahun adalah sebanyak 32,1%. Adapun asal benua wisatawan didominasi wisatawan Asia sebanyak 50%, diikuti oleh wisatawan Australia sebanyak 28,6%, dan wisatawan Eropa sebanyak 21,4%.



**Gambar 4.32 Karakteristik Demografis Wisatawan *Mass Tourist***

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan lama kunjungannya, wisatawan *mass tourist* memiliki lama kunjungan rata-rata 3 – 4 hari sebanyak 53,7%, sedangkan wisatawan dengan lama kunjungan 1 – 2 hari dan lebih dari 4 hari memiliki persentase 32% dan 14,3%. Jumlah kunjungan wisatawan didominasi oleh jumlah kunjungan kedua kali sebanyak 64,3% dan jumlah kunjungan ketiga kali sebanyak 35,7%. Meskipun wisatawan *mass tourist* sudah melakukan kunjungan 2 – 3 kali ke Kota Yogyakarta, namun wisatawan tipe ini seluruhnya hanya mengetahui 1 ODTW per *cluster*.



**Gambar 4.33 Karakteristik Kunjungan Wisatawan *Mass Tourist***

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Dari hasil persentase tersebut diatas, dapat diketahui karakteristik wisatawan *mass tourist* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta. Berdasarkan jenis kelamin, wisatawan *mass tourist* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta didominasi oleh perempuan, dengan rentang usia rata-rata antara 51 – 60 tahun. Wisatawan *mass tourist* umumnya melakukan perjalanan berombongan (grup) dan menggunakan agen perjalanan. Wisatawan tipe ini merupakan wisatawan usia kerja dengan tingkat pendapatan mapan ataupun wisatawan yang sudah berhenti kerja (pensiun). Adapun asal wisatawan didominasi oleh wisatawan Asia yang telah berkunjung untuk kedua kalinya, dengan tujuan perjalanan umumnya untuk bersenang-senang dan berbelanja. Oleh karena itu, wisatawan *mass tourist* tidak menetap lama di Kota Yogyakarta, karena tidak bermaksud mengeksplor ODTW-ODTW yang terdapat di kota ini. Hal tersebut ditunjukkan dengan wisatawan *mass tourist* yang sebagian besar hanya menetap 3 – 4 hari, dan tingkat pengetahuan terhadap ODTW hanya 1 ODTW per *cluster*.

Berdasarkan analisis tersebut diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa wisatawan tipe *mass tourist* merupakan wisatawan paling sedikit ditemui dalam berkunjung ke Kota Yogyakarta. Namun, wisatawan ini umumnya berupa rombongan yang bertujuan untuk bersenang-senang, serta tertarik untuk

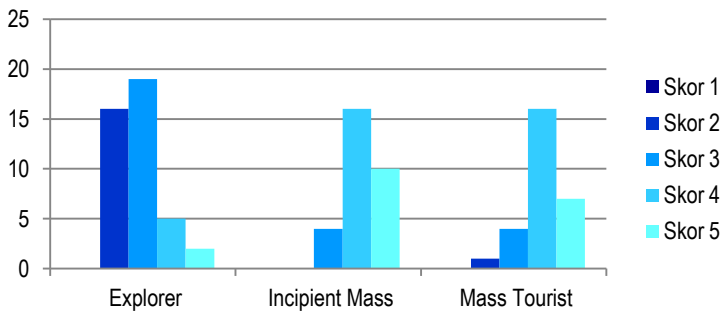


berwisata belanja. Hal tersebut dapat berpengaruh pada tingginya daya beli wisatawan *mancanegara* terhadap daya tarik, sarana, atau kerajinan yang ditawarkan di Kota Yogyakarta. Wisatawan *mass tourist* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta didominasi oleh perempuan dengan rentang usia rata-rata 51 – 60 tahun. Oleh karena itu, wisatawan ini umumnya tidak tertarik pada ODTW alam, namun lebih tertarik pada hasil kerajinan atau suvenir lainnya, selain berkunjung dan menikmati atraksi yang ada.

#### 4.4.2 Analisis Preferensi Wisatawan Mancanegara

##### 4.4.2.1 Analisis Preferensi Wisatawan Mancanegara Untuk Cluster 1

Berdasarkan hasil preferensi terhadap seluruh tipologi wisatawan, kemudian didapatkan *ranking cluster* yang dilihat dari nilai frekuensi paling tinggi (modus) untuk masing-masing *cluster* pada setiap tipologi wisatawan mancanegara. Hasil penilaian yang dimaksud ditunjukkan dalam diagram berikut.



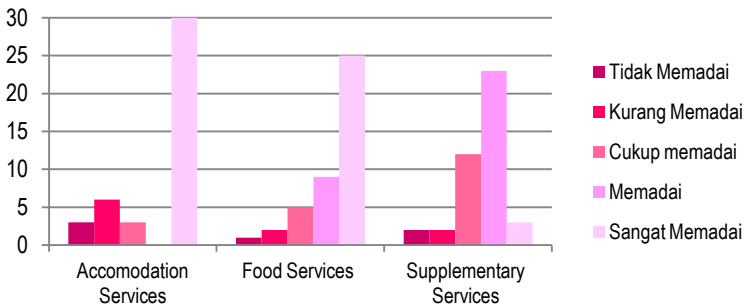
**Gambar 4.34 Hasil Scoring Cluster 1**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Dari diagram tersebut diatas dapat diketahui bahwa untuk *cluster* 1 didominasi oleh skor 4, dimana wisatawan tipe *explorer* didominasi oleh pilihan skor 3 dengan persentase sebanyak 45,2%, sedangkan wisatawan tipe *incipient mass* dan *mass tourist* didominasi oleh pilihan skor 4 sebanyak 53,3% dan 57,1%.

Selain preferensi terhadap *cluster* yang dibentuk melalui pemilihan urutan prioritas *cluster* seperti pada diagram tersebut diatas, dilakukan analisis preferensi terhadap ketersediaan sarana berdasarkan masing-masing tipologi wisatawan untuk *cluster* 1. Hasil preferensi terhadap sarana tersebut diikuti dengan analisis eksplorasi alasan *scoring* dan saran pengembangan terhadap *cluster* 1.

Wisatawan tipe *explorer* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai sangat memadai. Untuk *accomodation services* dan *food services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah sangat memadai berturut-turut sebanyak 71,4% dan 59,5%. Sedangkan penilaian paling dominan untuk *supplementary services* adalah memadai sebanyak 54,8%.

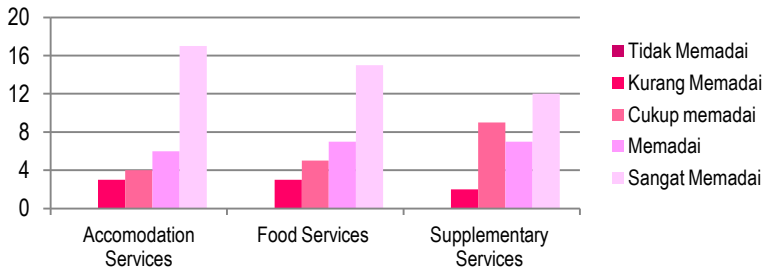


**Gambar 4.35 Scoring Sarana Cluster 1 Oleh Wisatawan Explorer**  
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 3 sebagai skor paling tinggi (45,2%) oleh wisatawan tipe *explorer* dikarenakan wisatawan tipe *explorer* tertarik untuk mengunjungi melihat bangunan dengan gaya *indische* di Kampung Wisata Cokrodingratan. Selain itu, *cluster* ini didukung oleh ketersediaan sarana yang menurut wisatawan tipe *explorer* sangat memadai untuk kebutuhan mereka. Pada *cluster* ini ketersediaan *accomodation services* dengan *low budget* yang banyak tersedia di Kampung Wisata Sosromenduran,

dimana kampung tersebut dekat dengan Kawasan Jalan Malioboro yang memiliki *food services* dan *supplementary services* yang memadai dan sesuai dengan kebutuhan dan *budget* wisatawan tipe *explorer*. Oleh karena itu, pada *cluster* ini wisatawan tipe *explorer* memberikan saran pengembangan *cluster* berupa peningkatan kualitas pelayanan hotel non bintang.

Wisatawan tipe *incipient mass* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai sangat memadai. Untuk *accomodation services*, *food services*, dan *supplementary services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah sangat memadai dengan persentase masing-masing antara lain 56,7%, 50%, dan 40%.

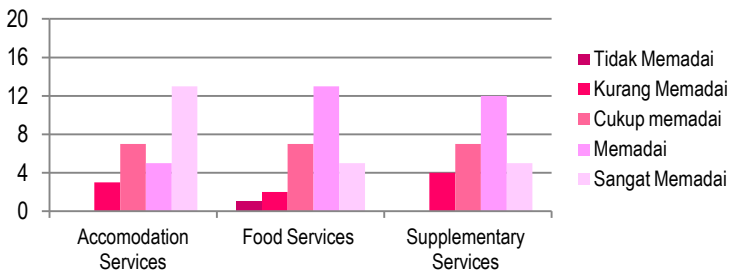


**Gambar 4.36 Scoring Sarana Cluster 1  
Oleh Wisatawan *Incipient Mass***

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 4 sebagai skor paling tinggi (53,3%) oleh wisatawan tipe *incipient mass* dikarenakan berdasarkan preferensi wisatawan tipe *incipient mass*, *cluster* 1 memiliki tingkat ketersediaan sarana wisata sangat memadai yang sesuai dengan kebutuhan mereka. Pada *cluster* ini terdapat berbagai macam varian *accomodation services* dan *food services* yang sesuai dengan standar dan *budget* wisatawan. Hal tersebut yang menyebabkan dominasi pemilihan *cluster* 1 dalam prioritas kedua, karena wisatawan yang ingin relaksasi umumnya mencari sarana wisata yang sesuai dengan kebutuhan mereka terlebih dahulu.

Sedangkan wisatawan tipe *mass tourist* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai memadai. Untuk *accomodation services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah sangat memadai dengan persentase sebanyak 46,4%. Sedangkan untuk ketersediaan *food services* dan *supplementary services* dinilai memadai dengan persentase masing-masing 46,4% dan 42,9%.



**Gambar 4.37 Scoring Sarana Cluster 1  
Oleh Wisatawan Mass Tourist**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

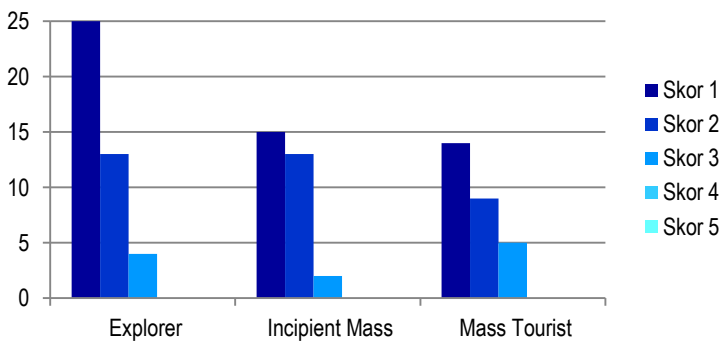
Pemilihan skor 4 sebagai skor paling tinggi (57,1%) oleh wisatawan tipe *mass tourist* dikarenakan terdapat daya tarik berupa kegiatan wisata belanja baik kerajinan tangan, makanan ringan, dan suvenir lainnya yang dapat ditemukan di kawasan Kampung Wisata Sosromenduran. Wisatawan *mass tourist* cenderung suka berbelanja dan kurang memiliki ketertarikan pada ODTW *nature tourism* seperti Sungai Code. Oleh karena itu, saran pengembangan dari wisatawan *mass tourist* untuk *cluster* 1 adalah penambahan atraksi dan *event* budaya sehingga lebih menarik minat wisatawan tipe ini. Selain itu, perlu dilakukan penataan parkir terutama dengan banyaknya kendaraan yang parkir pada badan jalan agar tidak menimbulkan kemacetan, karena wisatawan tipe *mass tourist* umumnya menggunakan kendaraan bermotor terutama mobil. Selain penataan parkir, dapat pula dilakukan pembuatan dan penataan jalur *pedestrian* sehingga wisatawan dapat berjalan dengan lebih nyaman dan leluasa.

*"I gave a 3 for cluster 1 because kampong tourism is quite famous among tourists, especially Cokrodiningratan. It has lots of heritage buildings. Sosromenduran is also a kampong tourism that is very close to Malioboro. It provides many lodging to stay that matches my budget. I could find fancy places to eat, motorcycles rental, as well as cheap souvenir shops rather than in other clusters. Local people are very friendly, but some lodging in Sosromenduran, has low maintained qualities and services, so it needs to be improved."*

**- Wisatawan tipe explorer No. 09**

#### 4.4.2.2 Analisis Preferensi Wisatawan Mancanegara Untuk Cluster 2

Berdasarkan hasil preferensi terhadap seluruh tipologi wisatawan, kemudian didapatkan *ranking cluster* yang dilihat dari nilai frekuensi paling tinggi (modus) untuk masing-masing *cluster* pada setiap tipologi wisatawan mancanegara. Hasil penilaian yang dimaksud ditunjukkan dalam diagram berikut.



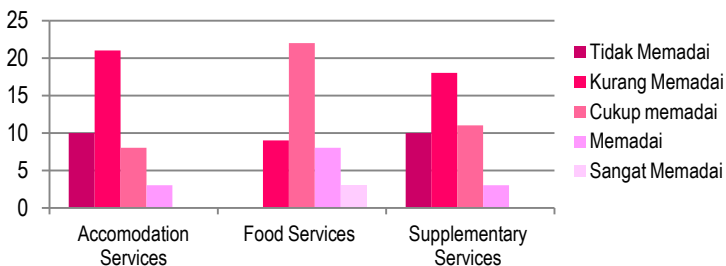
**Gambar 4.38 Hasil Scoring Cluster 2**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Dari diagram tersebut diatas dapat diketahui bahwa untuk *Cluster 2* didominasi oleh skor 1, dimana wisatawan tipe *explorer* memiliki persentase 59,5%, sedangkan wisatawan tipe *incipient mass* dan *mass tourist* masing-masing didominasi skor 1 dengan persentase 50%.

Selain preferensi terhadap *cluster* yang dibentuk melalui pemilihan urutan prioritas *cluster* seperti pada diagram tersebut

diatas, dilakukan analisis preferensi terhadap ketersediaan sarana berdasarkan masing-masing tipologi wisatawan untuk *Cluster 2*. Wisatawan tipe *explorer* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai kurang memadai. Untuk *accomodation services* dan *supplementary services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah kurang memadai berturut-turut sebanyak 50% dan 42,9%. Sedangkan penilaian paling dominan untuk *food services* adalah cukup memadai sebanyak 52,4%.

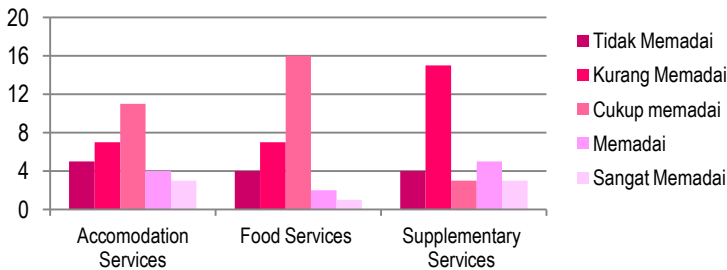


**Gambar 4.39 Scoring Sarana Cluster 2 Oleh Wisatawan Explorer**  
 Sumber: Hasil Analisis, 2015

Pemilihan skor 1 sebagai skor paling tinggi (59,5%) oleh wisatawan tipe *explorer* dikarenakan wisatawan tipe *explorer* rata-rata menganggap bahwa daya tarik pada *cluster* tersebut dapat ditemukan di *cluster* lainnya. Untuk mengatasi hal tersebut perlu dilakukan optimalisasi kegiatan dan atraksi ODTW yang memiliki stagnansi. Selain itu, tingkat interaksi dengan masyarakat lokal pada *cluster* ini masih dinilai rendah karena keberadaan kampung wisata nya yang masih dikembangkan, sehingga diperlukan adanya ruang terbuka publik untuk berinteraksi secara lebih intensif dengan masyarakat setempat. Pada *cluster* ini ketersediaan sarana pariwisata juga dianggap kurang memadai karena untuk *accomodation services*, wisatawan tipe *explorer* cenderung memilih *cluster* 1 dan 4, sedangkan ketersediaan *supplementary services* terutama toko suvenir dinilai tidak sesuai dengan kebutuhan wisatawan tipe *explorer*, yang

merasa cukup untuk berbelanja pada kawasan Jalan Malioboro. Pengembangan *supplementary services* tidak terlalu diperhatikan karena wisatawan tipe *explorer* umumnya tidak terlalu suka berbelanja dan telah membawa kelengkapan obat-obatan sendiri. Selain itu, pada *cluster* ini didapatkan saran pengembangan berupa pengadaan jalur *pedestrian* dan *signage* terutama ke ODTW kurang dikenal, seperti Museum Sasana Wiratama, karena wisatawan tipe *explorer* umumnya berjalan kaki dalam berwisata di Kota Yogyakarta.

Wisatawan tipe *incipient mass* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai cukup memadai. Untuk *accomodation services* dan *food services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah cukup memadai dengan persentase berturut-turut 36,7% dan 53,3%. Sedangkan penilaian terhadap ketersediaan *supplementary services* adalah kurang memadai sebanyak 50%.



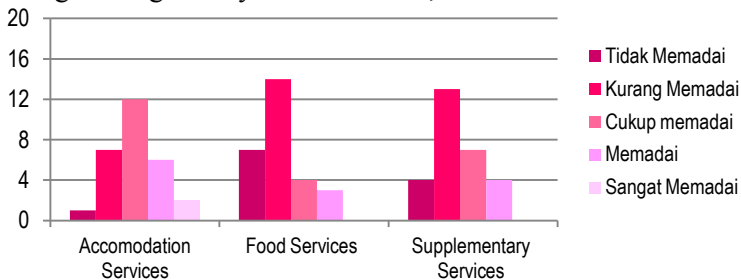
**Gambar 4.40 Scoring Sarana Cluster 2  
Oleh Wisatawan Incipient Mass**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pada *cluster* 2 yang didominasi skor 1 sebanyak 50%, berdasarkan daya tariknya, wisatawan tipe *incipient mass* menilai bahwa variasi atraksi pada *cluster* tersebut dirasa masih kurang, sehingga tidak menarik minat wisatawan. Dalam hal ini, untuk mengatasi hal tersebut maka dalam pengembangan ODTW nya dapat dilakukan penambahan atraksi, dimana saran

pengembangan yang didapatkan dari wisatawan tipe *incipient mass* adalah penambahan *theater* di museum-museum yang ada pada ODTW *cluster* ini. Begitu pula dalam hal ketersediaan sarana wisata, *cluster* 2 dinilai memadai pada *accomodation services* karena terletak tidak terlalu jauh dari pusat kota, sedangkan untuk *supplemetary services*, *cluster* 2 dinilai masih kurang memadai.

Sedangkan wisatawan tipe *mass tourist* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai kurang memadai. Untuk *accomodation services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah cukup memadai dengan persentase 42,9%. Sedangkan penilaian terhadap ketersediaan *food services* dan *supplementary services* adalah kurang memadai masing-masing sebanyak 50% dan 46,4%.



**Gambar 4.41 Scoring Sarana Cluster 2  
Oleh Wisatawan Mass Tourist**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Hasil pemilihan skor 1 pada *Cluster* 2 oleh wisatawan tipe *mass tourist* memiliki alasan serupa dengan tipe wisatawan mancanegara lainnya, yaitu jenis atraksi yang ditawarkan masih dapat ditemukan di *cluster* lain. Selain itu, wisatawan tipe *mass tourist* yang didominasi oleh wisatawan dengan ketertarikan tinggi terhadap kegiatan belanja beranggapan bahwa pada *cluster* ini kegiatan tersebut masih tidak dapat diakomodir. Adapun letak *cluster* 2 yang masih dekat dengan pusat kota juga dinilai kurang mudah dijangkau, karena kemacetan dan permasalahan kondisi



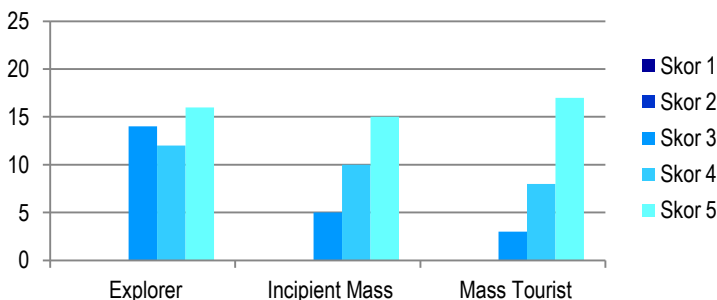
transportasi lain seperti jalan rusak dan lain sebagainya. Oleh karena itu, saran pengembangan terhadap *cluster* ini adalah penataan parkir melalui parkir komunal untuk kendaraan yang parkir pada badan jalan, serta perbaikan kondisi fisik jalan yang mengalami kerusakan.

*"I think tourism objects in cluster 2 are not very attractive because there are no attractions or events offered so I'm not interested to visit this cluster. It's located quite close to the city center so I think the availability of accommodation could still be accommodated in other clusters. My friend and I rented a car here, although its close to Kraton, the object is still difficult to reach because of the way to get there is very jammed and a lot of cars were stopped and parked on the roadside. Communal parking should be made so the cars dont make any jam. My suggestion, in order to make this cluster more attractive is to hold special events at museums, in cooperation with the travel or hotel parties for tourists to get to know the tourism object in this cluster."*

**- Wisatawan tipe mass tourist No. 96**

#### 4.4.2.3 Analisis Preferensi Wisatawan Mancanegara Untuk Cluster 3

Berdasarkan hasil preferensi terhadap seluruh tipologi wisatawan, kemudian didapatkan *ranking cluster* yang dilihat dari nilai frekuensi paling tinggi (modus) untuk masing-masing *cluster* pada setiap tipologi wisatawan mancanegara. Hasil penilaian yang dimaksud ditunjukkan dalam diagram berikut.

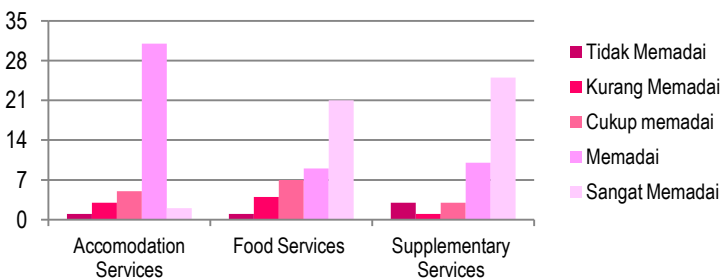


**Gambar 4. 42 Hasil Scoring Cluster 3**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Dari diagram tersebut diatas dapat diketahui bahwa untuk *cluster* 3 didominasi oleh skor 5, dimana wisatawan tipe *explorer*, *incipient mass*, dan *mass tourist* masing-masing didominasi oleh persentase berturut-turut adalah 38,1%; 50%; dan 42,9%.

Selain preferensi terhadap *cluster* yang dibentuk melalui pemilihan urutan prioritas *cluster* seperti pada diagram tersebut diatas, dilakukan analisis preferensi terhadap ketersediaan sarana berdasarkan masing-masing tipologi wisatawan untuk *cluster* 3. Wisatawan tipe *explorer* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai sangat memadai. Untuk *accomodation services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah memadai sebanyak 73,8%. Untuk *food services* dan *supplementary services*, penilaian paling dominan adalah sangat memadai dengan persentase berturut-turut 50% dan 59,5%.

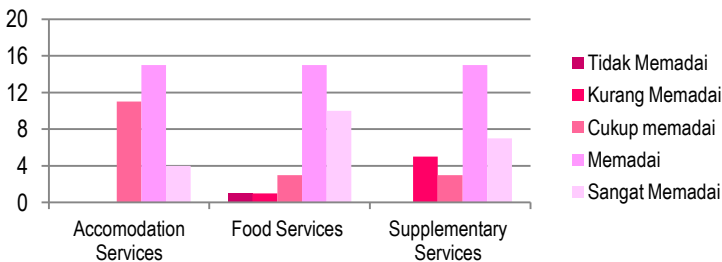


**Gambar 4.43 Scoring Sarana Cluster 3 Oleh Wisatawan Explorer**  
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 5 sebagai skor paling tinggi (38,1%) oleh wisatawan tipe *explorer* dan menyebabkan *cluster* 3 menjadi *cluster* dengan hierarki tertinggi dikarenakan ketertarikan wisatawan terhadap Kraton Yogyakarta, yang merupakan destinasi wisata yang paling dikenal oleh wisatawan mancanegara di Kota Yogyakarta. Umumnya wisatawan tipe *explorer* telah mengunjungi ODTW Cluster 3 pada kunjungan pertama mereka, sehingga wisatawan mengetahui tingkat ketersediaan sarana wisata di *cluster* ini, yang secara keseluruhan dinilai sangat

memadai, terutama *food services* dan *supplementary services*. Namun dalam pengembangan *cluster* 3, berdasarkan preferensi wisatawan tipe *explorer*, dapat dikembangkan adanya pusat informasi *cluster* ODTW yang terdapat di Kota Yogyakarta sehingga informasi lebih mudah dicari karena *cluster* 3 merupakan *cluster* yang sering dikunjungi.

Wisatawan tipe *incipient mass* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai memadai. Untuk *accomodation services*, *food services*, dan *supplementary services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah memadai masing-masing sebanyak 50%.



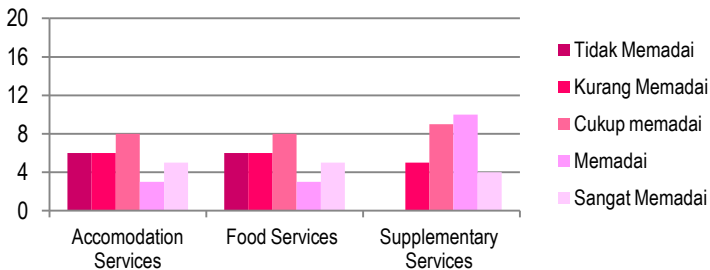
**Gambar 4.44 Scoring Sarana Cluster 3  
Oleh Wisatawan Incipient Mass**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 5 sebagai skor paling tinggi (50%) oleh wisatawan tipe *incipient mass* dikarenakan berdasarkan preferensi wisatawan tipe *incipient mass*, sama dengan wisatawan tipe *explorer*, hal tersebut dikarenakan ODTW yang terdapat di *cluster* 3 merupakan destinasi paling dikenal di Kota Yogyakarta, sehingga wisatawan mancanegara termasuk wisatawan tipe *incipient mass* umumnya sudah mengunjungi sebagian besar ODTW di *cluster* tersebut. Dalam hal ini, wisatawan juga mengetahui ketersediaan sarana wisata di *cluster* 3, yang dinilai memadai untuk setiap sarannya.

Sedangkan wisatawan tipe *mass tourist* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai cukup

memadai. Untuk *accomodation services* dan *food services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah cukup memadai masing-masing sebanyak 28,6%. Sedangkan untuk pelayanan *supplementary services* memiliki nilai paling dominan memadai sebanyak 35,7%.



**Gambar 4.45 Scoring Sarana Cluster 3  
Oleh Wisatawan Mass Tourist**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 5 sebagai skor paling tinggi (42,9%) oleh wisatawan tipe *mass tourist* dikarenakan ODTW pada *cluster 3* merupakan ODTW yang selalu dikunjungi dalam setiap kunjungan wisatawan *mass tourist*, dan terdiri dari ODTW yang dikenal seperti pada preferensi wisatawan *explorer* dan *incipient mass*. Namun, untuk ketersediaan *accomodation services* pada *cluster* ini dinilai cukup memadai, dikarenakan wisatawan *mass tourist* yang umumnya mencari sarana wisata dengan standar internasional, yang jarang ditemui pada *cluster 3*. Adapun ketersediaan sarana wisata yang dinilai memadai adalah *food services* dan *supplementary services* karena pada *cluster* ini terdapat beberapa sarana yang sudah sesuai dengan keinginan dan kebutuhan mereka.

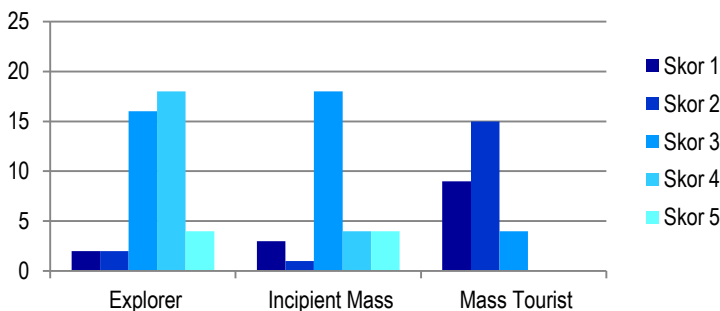
*“Cluster 3 has many famous tourism objects in Yogyakarta so I rate this cluster as 5. Tourists who come to Yogyakarta for the first time definitely would visit the object in this cluster, like Kraton and the Watercastle. I have visited the whole attractions in this cluster. Compared to other clusters, this cluster is the most famous because of the easiest tourism information. A tourist information center*

*could be placed in this cluster or near Kraton. It would have an effect on the promotion of other clusters to be known even more. For the services, I think it has very adequate food services because it is close to the gudeg center and other local foods."*

**- Wisatawan tipe incipient mass No. 52**

#### 4.4.2.4 Analisis Preferensi Wisatawan Mancanegara Untuk Cluster 4

Berdasarkan hasil preferensi terhadap seluruh tipologi wisatawan, kemudian didapatkan *ranking cluster* yang dilihat dari nilai frekuensi paling tinggi (modus) untuk masing-masing *cluster* pada setiap tipologi wisatawan mancanegara. Hasil penilaian yang dimaksud ditunjukkan dalam diagram berikut.



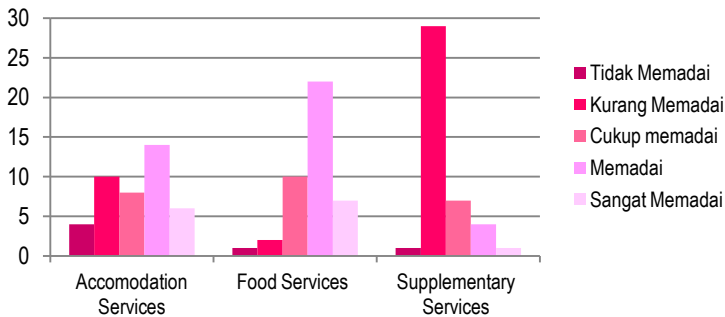
**Gambar 4.46 Hasil Scoring Cluster 4**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Dari diagram tersebut diatas dapat diketahui bahwa untuk *cluster 4* wisatawan tipe *explorer* didominasi oleh skor 4 dengan persentase sebanyak 42,9%, wisatawan *incipient mass* didominasi oleh skor 3 dengan persentase sebanyak 60%, dan wisatawan *mass tourist* didominasi oleh skor 2 dengan persentase sebanyak 53,6%,

Selain preferensi terhadap *cluster* yang dibentuk melalui pemilihan urutan prioritas *cluster* seperti pada diagram tersebut diatas, dilakukan analisis preferensi terhadap ketersediaan sarana berdasarkan masing-masing tipologi wisatawan untuk *cluster 4*.

Wisatawan tipe *explorer* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai memadai. Untuk *accomodation services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah memadai sebanyak 33,3%. Untuk *food services*, penilaian paling dominan adalah memadai dengan persentase 52,4%, sedangkan penilaian paling dominan untuk *supplementary services* adalah kurang memadai sebanyak 69%.



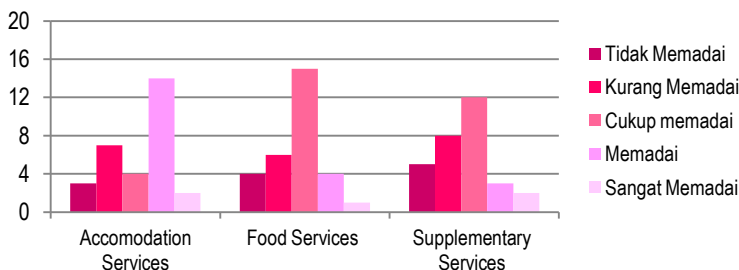
**Gambar 4.47 Scoring Sarana Cluster 4 Oleh Wisatawan Explorer**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 4 sebagai skor paling tinggi (42,9%) oleh wisatawan tipe *explorer* dikarenakan wisatawan tipe *explorer* tertarik untuk mengunjungi kampung wisata di *cluster* tersebut terutama Kampung Wisata Dipowinatan, karena kampung tersebut merupakan salah satu kampung wisata yang dikenal oleh wisatawan, terutama wisatawan Eropa. Wisatawan tipe *explorer* yang berkunjung ke Kota Yogyakarta, selain melihat atraksi/ODTW, umumnya tertarik untuk tinggal di sekitar atau di dalam kampung wisata, karena wisatawan dapat berinteraksi langsung dengan masyarakat lokal, selain itu juga dapat menekan biaya. Pada *cluster* ini, wisatawan juga menilai ketersediaan sarana wisata terutama *accomodation services* dan *food services* memadai karena terdapat kawasan Prawirotaman sebagai salah satu kawasan penginapan *low budget* untuk wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Kota Yogyakarta. Oleh karena

itu, saran pengembangan untuk *cluster* ini adalah peningkatan kualitas pelayanan hotel non bintang. Selain itu, pada *cluster* 4 juga terdapat saran pengembangan berupa pengadaan jalur *pedestrian* dan *signage* terutama ke ODTW kurang dikenal, seperti Museum Perjuangan, karena wisatawan tipe *explorer* umumnya berjalan kaki dalam berwisata di Kota Yogyakarta.

Wisatawan tipe *incipient mass* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai cukup memadai. Untuk *accomodation services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah memadai sebanyak 46,7%. Adapun *food services* dan *supplementary services* dinilai cukup memadai ketersediaannya dengan persentase masing-masing 50% dan 40%.



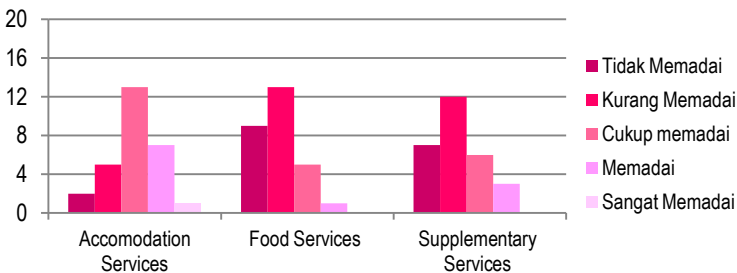
**Gambar 4.48 Scoring Sarana Cluster 4  
Oleh Wisatawan Incipient Mass**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 3 sebagai skor paling tinggi (60%) oleh wisatawan tipe *incipient mass* dikarenakan wisatawan tipe *incipient mass* yang tertarik untuk menikmati atraksi Ramayana Ballet di Purawisata. Pertunjukan Ramayana Ballet di Purawisata lebih menekan biaya dibandingkan dengan pertunjukan di Candi Prambanan. Oleh karena itu, berdasarkan hasil eksplorasi, hal tersebut merupakan salah satu alasan pemilihan *cluster* 4. Selain itu, ketersediaan sarana wisata pada *cluster* ini menurut wisatawan tipe *incipient mass* cukup memadai, dimana sebagian wisatawan *incipient mass* menggunakan sarana wisata yang

tersedia di kawasan Prawirotaman, yang ketersediaan *accomodation service*-nya dinilai memadai bagi wisatawan *incipient mass*.

Sedangkan wisatawan tipe *mass tourist* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai kurang memadai. Untuk *accomodation services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah cukup memadai sebanyak 46,4%. Sedangkan penilaian paling dominan untuk *food services* dan *supplementary services* adalah kurang memadai dengan persentase masing-masing 46,4% dan 42,9%.



**Gambar 4.49 Scoring Sarana Cluster 4**  
**Oleh Wisatawan Mass Tourist**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 2 sebagai skor paling tinggi (50%) oleh wisatawan tipe *mass tourist* dikarenakan pada *cluster* 4, wisatawan *mass tourist* umumnya mengunjungi Kampung Wisata Dipowinatan untuk melihat kehidupan sehari-hari masyarakat lokal yang diikuti oleh kunjungan ke Purawisata untuk menikmati atraksi Ramayana Ballet serta paket makan malamnya. Paket tersebut umumnya telah diatur oleh agen travel yang digunakan oleh wisatawan. Dalam hal ini, *cluster* tersebut dinilai kurang menarik bagi sebagian wisatawan *mass tourist* karena kurangnya wisata berbelanja yang ditawarkan serta kurangnya variasi atraksi ODTW. Adapun berdasarkan hasil preferensi terhadap sarana pariwisata, pada *cluster* ini sarana tersebut dirasa masih kurang memadai. Oleh karena itu, saran pengembangan yang dihasilkan



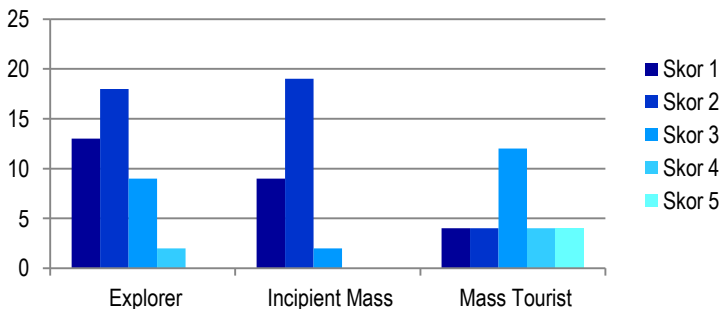
adalah penambahan *food services* yang menawarkan makanan tradisional namun dengan standar pelayanan yang memadai bagi wisatawan, yaitu standar internasional sehingga lebih menarik minat wisatawan *mass tourist*.

*"I stay in Prawirotaman during this trip. I think Prawirotaman has low budget accommodation that is more developed than Malioboro. I gave a score of 4 after selecting cluster 3. This cluster is a tourists area so I'm more comfortable here. Also I have followed the tour package to watch Ramayana ballet in Purawisata and walk around Dipowinatan. I can save money to watch Ramayana ballet in Purawisata than watch it in Prambanan and it's also accompanied by a package dinner with local foods. In afternoon I visited dipowinatan which is very famous for tourists from Czech and have a tour to walk around and watch traditional dance. I could interact with some of the locals who can speak English so it's very pleasing for me."*

**- Wisatawan tipe explorer No. 15**

#### 4.4.2.5 Analisis Preferensi Wisatawan Mancanegara Untuk Cluster 5

Berdasarkan hasil preferensi terhadap seluruh tipologi wisatawan, kemudian didapatkan *ranking cluster* yang dilihat dari nilai frekuensi paling tinggi (modus) untuk masing-masing *cluster* pada setiap tipologi wisatawan mancanegara. Hasil penilaian yang dimaksud ditunjukkan dalam diagram berikut.



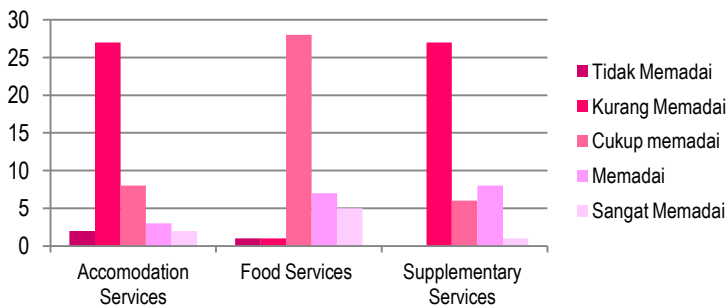
**Gambar 4.50 Hasil Scoring Cluster 5**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Dari diagram tersebut diatas dapat diketahui bahwa untuk *cluster 5* wisatawan tipe *explorer* didominasi oleh skor 2 dengan persentase sebanyak 42,9%, wisatawan *incipient mass* didominasi oleh skor 2 dengan persentase sebanyak 63,3%, dan wisatawan *mass tourist* didominasi oleh skor 3 dengan persentase sebanyak 42,9%,

Selain preferensi terhadap *cluster* yang dibentuk melalui pemilihan urutan prioritas *cluster* seperti pada diagram tersebut diatas, dilakukan analisis preferensi terhadap ketersediaan sarana berdasarkan masing-masing tipologi wisatawan untuk *cluster 5*. Hasil preferensi terhadap sarana tersebut diikuti dengan analisis eksplorasi alasan *scoring* dan saran pengembangan terhadap *cluster 5*.

Wisatawan tipe *explorer* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai kurang memadai. Untuk *accomodation services* dan *supplementary services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah kurang memadai masing-masing sebanyak 64,3%. Sedangkan penilaian paling dominan untuk *food services* adalah cukup memadai sebanyak 66,7%.



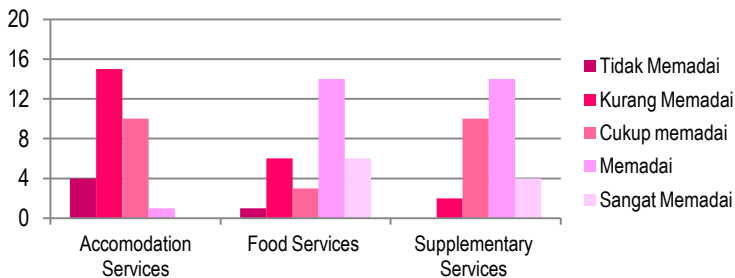
**Gambar 4.51 Scoring Sarana Cluster 5 Oleh Wisatawan Explorer**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 2 sebagai skor paling tinggi (42,9%) oleh wisatawan tipe *explorer* dikarenakan wisatawan tipe *explorer*

kurang tertarik untuk berbelanja kerajinan perak yang merupakan daya tarik *Cluster 5*. Namun pada *cluster* ini terdapat *heritage riverwalk* dan *heritage trail*, yang jika lebih dioptimalkan akan menarik kunjungan wisatawan tipe *explorer*. *Cluster* ini juga dinilai kurang memadai untuk ketersediaan sarana wisatanya, karena untuk *accomodation services*, wisatawan tipe *explorer* cenderung memilih *cluster* 1 dan 4, sedangkan ketersediaan *supplementary services* terutama toko suvenir dinilai tidak sesuai dengan kebutuhan wisatawan tipe *explorer*, yang merasa cukup untuk berbelanja pada kawasan Jalan Malioboro

Wisatawan tipe *incipient mass* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai memadai. Untuk *accomodation services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah kurang memadai sebanyak 50%. Sedangkan penilaian paling dominan untuk *food services* dan *supplementary services* adalah memadai dengan persentase sama, yaitu 46,7%.



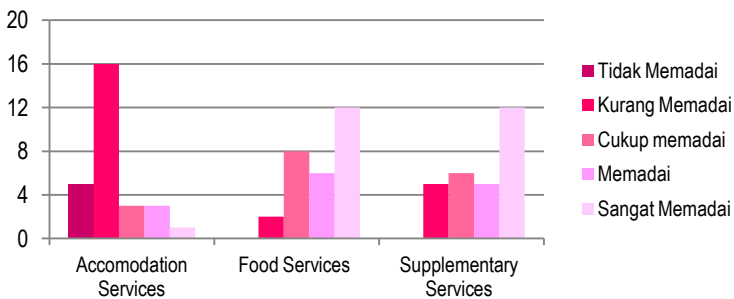
**Gambar 4.52 Scoring Sarana Cluster 5  
Oleh Wisatawan *Incipient Mass***

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 2 sebagai skor paling tinggi (63,3%) oleh wisatawan tipe *incipient mass* dikarenakan wisatawan tipe *incipient mass* tertarik pada kerajinan perak dan wisata kuliner yang ditawarkan daripada atraksi berupa *heritage trail* atau *heritage riverwalk*. Oleh karena itu, preferensi terhadap ketersediaan *food services* dan *supplementary services* pada

*cluster 5* rata-rata dinilai memadai. namun, perlu dilakukan penambahan *accomodation services* berupa penginapan dan penambahan *travel agent* agar kepadatan di pusat kota berkurang.

Sedangkan wisatawan tipe *mass tourist* menilai bahwa rata-rata sarana wisata yang terdapat di *cluster* ini dinilai sangat memadai. Untuk *food services* dan *supplementary services*, penilaian ketersediaan dan pelayanan paling dominan adalah sangat memadai sebanyak 42,9%. Namun *accomodation services* dinilai kurang memadai ketersediaannya dengan persentase 57,1%.



**Gambar 4.53 Scoring Sarana Cluster 5**

**Oleh Wisatawan Mass Tourist**

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pemilihan skor 3 sebagai skor paling tinggi (42,9%) oleh wisatawan tipe *mass tourist* dikarenakan berdasarkan pendapat wisatawan *mass tourist*, *cluster* ini dinilai memiliki daya tarik berupa kegiatan wisata belanja baik kerajinan tangan, makanan ringan, dan suvenir lainnya yang dapat ditemukan di Kampung Wisata Purbayan. Untuk *cluster 5*, wisatawan *mass tourist* kurang memiliki ketertarikan pada ODTW *nature tourism* seperti Sungai Gajah Wong. Selain itu, wisatawan *mass tourist* yang umumnya mencari penginapan yang terletak dipusat kota dan aksesibilitasnya mudah menilai bahwa ketersediaan *accomodation services* di *cluster 5* kurang memadai, namun untuk *food services* dan *supplementary services* dinilai memadai karena kebutuhan

berbelanja dan bersenang-senang wisatawan. Pada *cluster* ini, terutama pada kawasan kerajinan perak, masih sering terdapat kendaraan yang parkir pada badan jalan dan menjadi penyebab kemacetan. Oleh karena itu, saran pengembangan dari wisatawan *mass tourist* yang umumnya menggunakan kendaraan bermotor adalah perlunya pengadaan parkir komunal untuk mengurangi kemacetan akibat kondisi tersebut diatas.

*"I know Purbayan because I've visited the silver crafts before. My friends and I are just shopping in this cluster, and did not visit the Gajahwong River or join a riverwalk tour. In this cluster there are several souvenir shops selling famous local foods, so I think this cluster deserve a 3. The cluster is attractive because of its supplementary services that's very adequate for us. But their food services could be improved by making a restaurant that offers more local foods. Moreover, this cluster is very jammed because of many cars are parked on the roadside and quite a lot of roads are damaged. We recommend more organized parking, widen the roads and repair the damaged roads."*

**- Wisatawan tipe mass tourist No. 86**

#### **4.4.2 Hasil Analisis Preferensi terhadap Hierarki Cluster**

Dari keseluruhan analisis preferensi wisatawan mancanegara terhadap *cluster* ODTW yang telah dibentuk berdasarkan masing-masing tipologi wisatawan mancanegara, didapatkan prioritas pilihan *cluster* antara lain sebagai berikut:

- Wisatawan tipe *explorer* memilih urutan *cluster*:  
**Cluster 3 – 4 – 1 – 5 – 2**
- Wisatawan tipe *incipient mass* memilih urutan *cluster*:  
**Cluster 3 – 1 – 4 – 5 – 2**
- Wisatawan tipe *mass tourist* memilih urutan *cluster*:  
**Cluster 3 – 1 – 5 – 4 – 2**

Berdasarkan hasil analisis tersebut diatas dapat ditarik generalisasi untuk preferensi wisatawan secara keseluruhan, yaitu *Cluster 3* merupakan *cluster* ODTW utama Kota Yogyakarta dimana wisatawan mancanegara memiliki tingkat preferensi tinggi terhadap *cluster* tersebut. Kemudian terdapat *Cluster 1, 4, dan 5* yang berpotensi untuk dikembangkan karena memiliki

tingkat preferensi wisatawan cukup tinggi. Sedangkan pada *Cluster 2* yang memiliki tingkat preferensi wisatawan mancanegara yang rendah secara keseluruhan, sehingga harus diperhatikan pengembangannya secara lebih intensif.

Pada analisis preferensi wisatawan mancanegara yang sudah dipaparkan tersebut diatas, terdapat pula eksplorasi preferensi wisatawan mancanegara berupa harapan dan saran terkait pengembangan integrasi fisik ODTW Kota Yogyakarta untuk masing-masing tipologi wisatawan mancanegara. Eksplorasi tersebut kemudian dapat dijadikan sebagai input penyusunan arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta. Hasil eksplorasi yang akan digunakan sebagai input arahan terlebih dahulu dikelompokkan berdasarkan aspek komponen integrasi. Selain saran pengembangan untuk masing-masing *cluster* tersebut diatas, terdapat pula saran pengembangan yang bersifat menyeluruh dan dapat diterapkan di seluruh *cluster* untuk meningkatkan integrasi seluruh kawasan, yakni sebagai berikut.

- Wisatawan tipe *explorer* memberikan saran pengembangan berupa pengadaan bus khusus wisata yang menghubungkan antar *cluster* ODTW Kota Yogyakarta agar memudahkan wisatawan untuk mengetahui dan mencapai *cluster* ODTW tersebut;
- Wisatawan tipe *incipient mass* memberikan saran pengembangan berupa pengadaan parkir komunal untuk mengurangi kemacetan yang terjadi, serta perlunya pengembangan tema khusus antar kampung wisata dan tidak ada penumpukan kesamaan tema, agar lebih menarik minat wisatawan untuk berkunjung;
- Wisatawan tipe *mass tourist* memberikan saran pengembangan berupa perbaikan kondisi fisik jalan yang mengalami kerusakan sehingga mempermudah kendaraan yang lewat, pengadaan paket wisata terusan antar ODTW dalam *cluster* sehingga wisatawan dapat mengetahui ODTW yang dapat dikunjungi di Kota Yogyakarta, serta

pembuatan tema pengembangan masing-masing *cluster* untuk menarik minat wisatawan.

Adapun hasil eksplorasi preferensi wisatawan mancanegara akan disimpulkan menjadi hasil penelitian sesuai komponen integrasi fisik ODTW Kota Yogyakarta. Hasil penelitian tersebut dikelompokkan menjadi aspek aksesibilitas, sarana pariwisata, dan atraksi ODTW.

**Tabel 4.18 Penarikan Input Arah Berdasarkan Preferensi Wisatawan Mancanegara**

Preferensi Wisatawan Mancanegara			Hasil Penelitian
<i>Explorer</i>	<i>Incipient Mass</i>	<i>Mass Tourist</i>	
Pengadaan jalur <i>pedestrian</i> dan <i>signage</i> terutama ke ODTW kurang dikenal	Pengadaan parkir komunal di tiap <i>cluster</i> ODTW untuk mengurangi kepadatan kendaraan	Penataan parkir untuk kendaraan <i>onstreet parking</i> dan pembuatan <i>pedestrian</i>	Peningkatan kemudahan pencapaian ODTW
Pengadaan bus khusus wisata antar <i>cluster</i> ODTW		Perbaikan kondisi fisik jalan yang mengalami kerusakan	
Peningkatan kualitas pelayanan hotel non bintang	Penambahan <i>accomodation services</i> berupa penginapan dan penambahan <i>travel agent</i>	Penambahan <i>food services</i> yang menawarkan makanan tradisional dengan standar internasional	Penyediaan sarana pariwisata yang seimbang antar <i>cluster</i> ODTW
Optimalisasi kegiatan dan atraksi ODTW	Pengembangan tema khusus sebagai pembeda kampung wisata	Pengadaan paket wisata terusan antar ODTW dalam 1 <i>cluster</i>	Pengembangan variasi atraksi ODTW
Pengadaan pusat informasi pariwisata			
Pengadaan ruang publik untuk berinteraksi	Pengadaan <i>theater</i> di museum	Penambahan atraksi dan <i>event</i> budaya	

Sumber: Hasil Analisis, 2015

#### **4.4 Penyusunan Arahan Integrasi ODTW Kota Yogyakarta**

Hasil analisis preferensi wisatawan mancanegara terhadap *cluster* ODTW dan ketersediaan sarana wisata pada sasaran sebelumnya merupakan input dalam merumuskan arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta. Adapun integrasi ODTW Kota Yogyakarta yang dimaksud dalam penelitian ini adalah integrasi secara fisik. Dalam merumuskan arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta, dilakukan metode triangulasi yang bertujuan sebagai validasi bukti untuk memperkuat pemahaman peneliti terhadap hasil penelitian. Analisis ini dilakukan dengan melakukan *crosscheck* data hasil penelitian yang ditemukan dengan wacana empirik, kebijakan terkait, serta *best practice*.

Sumber data yang digunakan dalam proses analisis ini adalah hasil penelitian yang dikombinasikan dengan kondisi eksisting, kebijakan terkait pengembangan integrasi pariwisata di Kota Yogyakarta berupa Rencana Induk Pengembangan Pariwisata (RIPP) Kota Yogyakarta dan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Yogyakarta. Kemudian sumber data lain yang digunakan berupa penelitian terkait integrasi ODTW secara fisik yang telah berhasil diterapkan (*best practice*) di wilayah lain yang dapat diadopsi untuk wilayah penelitian. Dengan mengkombinasikan ketiga bahan tersebut diatas, maka akan dihasilkan arahan integrasi ODTW Kota Yogyakarta sebagai berikut.

##### **a. Peningkatan Kemudahan Pencapaian ODTW**

Berdasarkan pada identifikasi karakteristik komponen integrasi ODTW, permasalahan terkait kemudahan pencapaian ODTW yang menyebabkan berkurangnya efisiensi waktu pencapaian antara lain dapat berupa kemacetan, adanya jalan satu arah, dan kondisi fisik jalan yang kurang memadai. Peningkatan aksesibilitas berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara yang didapatkan dari sasaran sebelumnya terbagi menjadi peningkatan aksesibilitas antar *cluster* dan peningkatan aksesibilitas antar ODTW Kota Yogyakarta. Bentuk peningkatan aksesibilitas antar



*cluster* ODTW yang diharapkan adalah pengadaan bus khusus wisata yang menghubungkan antar *cluster* ODTW. Sedangkan bentuk peningkatan aksesibilitas antar ODTW diwujudkan dalam pengadaan jalur untuk *pedestrian* dan pengadaan parkir komunal.

Pada kondisi eksistingnya, di Kota Yogyakarta terdapat Bus trans Jogja yang memiliki 8 jalur khusus dan melewati beberapa ODTW Kota Yogyakarta. Namun, kelemahan Bus Trans Jogja adalah tidak adanya jadwal kedatangan dan keberangkatan bus yang jelas, sehingga pada halte tertentu, kedatangan bus bisa memakan waktu yang cukup lama. Selain itu, bus tersebut merupakan bentuk inovasi dari bus kota, sehingga bukan merupakan bus khusus untuk kegiatan pariwisata. Berdasarkan analisis hasil preferensi wisatawan mancanegara, pengadaan bus khusus wisata selain memudahkan wisatawan dalam mencapai ODTW, juga dapat menjadi sumber informasi untuk wisatawan terkait ODTW apa saja yang terdapat di Kota Yogyakarta.

Dalam arahan RTRW Kota Yogyakarta, disebutkan bahwa rencana pengembangan aksesibilitas Kota Yogyakarta dapat berupa penataan angkutan wisata sebagai bentuk penambahan konektivitas antar ODTW. Sedangkan dalam konsep pengembangan aksesibilitas RIPP Kota Yogyakarta terdapat rencana terkait peningkatan kemudahan aksesibilitas dengan peningkatan kualitas dan kuantitas sarana transportasi berupa pengembangan dan pengaturan trayek rute bus wisata berbentuk minibus dalam mencapai ODTW.

Jika dibandingkan dengan *best practice* yang diterapkan di Wahington DC, terdapat bus khusus wisata berupa bus tingkat dua yang memiliki 4 rute sesuai dengan tema wisata pada masing-masing rutenya yaitu *red route*, *blue route*, *green route*, dan *yellow route*. Bus wisata yang diterapkan di Washington DC tidak memiliki jalur khusus, namun bus wisata ini memiliki frekuensi kedatangan dan keberangkatan yang terjadwal serta tepat waktu, yaitu dengan frekuensi kedatangan setiap 30 menit pada masing-masing halte. Untuk masing-masing rute yang telah ditentukan, terdapat durasi dalam setiap rute wisata, yang berkisar 45 menit

sampai 2,5 jam tergantung jarak pencapaian objek. Pada bus wisata ini juga terdapat informasi rute wisata dan informasi ODTW yang berupa brosur dalam berbagai bahasa untuk mengakomodir kebutuhan wisatawan mancanegara, seperti Bahasa Inggris, *Chinese*, *Spanish*, Bahasa Jepang, Jerman, Italia, dan lain sebagainya.

Berdasarkan hasil komparasi tersebut diatas, maka dalam pengembangan integrasi antar *cluster* ODTW Kota Yogyakarta dapat dilakukan arahan:

*Pengadaan moda transportasi khusus pariwisata berupa minibus. Moda transportasi khusus pariwisata ini diarahkan memiliki waktu kedatangan dan keberangkatan yang terjadwal, memiliki durasi perjalanan yang tepat waktu, memiliki kelengkapan informasi rute wisata atau signage letak lokasi ODTW Kota Yogyakarta, serta memiliki informasi daya tarik setiap ODTW Kota Yogyakarta untuk masing-masing cluster yang dapat berupa brosur maupun buku panduan informasi.*

Selain pengadaan bus khusus wisata sebagai salah satu arahan integrasi antar *cluster* ODTW Kota Yogyakarta, terdapat juga hasil preferensi wisatawan mancanegara terkait peningkatan aksesibilitas antar ODTW dalam *cluster* berupa pengadaan jalur khusus *pedestrian* dan penataan parkir melalui pengadaan parkir komunal. Pada kondisi eksistingnya, parkir komunal berada di dekat Taman Pintar untuk mengakses ODTW di *cluster* 1 dan 3, sedangkan fasilitas tersebut belum terdapat pada *cluster* lainnya. Penyediaan parkir komunal sangat dibutuhkan oleh wisatawan, terutama wisatawan tipe *mass tourist* yang umumnya menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan kegiatan wisata. Adapun jalur *pedestrian* dapat ditemukan di beberapa ruas jalan Kota Yogyakarta, namun berdasarkan hasil preferensi wisatawan mancanegara, perlu dilakukan peningkatan kualitas jalur *pedestrian*. Selain itu, jalur *pedestrian* juga dapat ditambahkan untuk mencapai ODTW yang belum dikenal dalam suatu *cluster*.

Berdasarkan RTRW Kota Yogyakarta, peningkatan aksesibilitas antar ODTW dapat dilakukan pula dengan pembuatan jalur *pedestrian* dan penataan parkir terutama untuk kawasan yang sering terjadi *on-street parking* pada wilayah yang tidak mengganggu sirkulasi pergerakan kendaraan. Dalam RIPP Kota Yogyakarta juga disebutkan bahwa untuk menghidupkan rute wisata dengan bus khusus wisata, perlu adanya pembangunan halte di setiap *cluster* kemudian diteruskan dengan jalur *pedestrian* yang menarik sehingga memberikan kemudahan perjalanan serta pengalaman dan kenyamanan bagi wisatawan untuk menuju ODTW. Jalur *pedestrian* yang dimaksud dibuat dengan memperhatikan estetika dan *image* ODTW sehingga dapat dijadikan sebagai *point of interest*. Jalur tersebut dibuat dengan penanaman vegetasi peneduh, pagar pembatas (*barrier*) jalan, dengan minimal lebar 3 meter sebagai batas kenyamanan ruang untuk *pedestrian*.

Jika dibandingkan dengan *best practice* yang diterapkan di Wahington DC, terdapat penerapan jalur khusus *pedestrian* sebagai bentuk peningkatan kemudahan antar ODTW. Jalur khusus *pedestrian* tersebut dilengkapi dengan informasi khusus wisatawan seperti *signage* jika jalur *pedestrian* tersebut terletak dengan suatu ODTW. Jalur tersebut juga digunakan agar wisatawan dapat bergerak lebih nyaman dan leluasa tanpa bertemu dengan kendaraan bermotor. Sedangkan untuk penerapan pengadaan parkir komunal, pada studi kasus di Washington DC, penerapan parkir komunal atau parkir terpusat disediakan tidak hanya untuk kawasan wisata yang padat kegiatannya, namun juga untuk kawasan lainnya sebagai bentuk antisipasi pertumbuhan lalu lintas kendaraan sehingga jarang ditemukan adanya penyempitan jalan akibat kendaraan yang parkir pada badan jalan.

Berdasarkan hasil komparasi tersebut diatas, maka dalam pengembangan integrasi antar ODTW Kota Yogyakarta dapat dilakukan arahan:

*Pengadaan jalur pedestrian dengan minimal lebar 3 m yang dilengkapi vegetasi peneduh dan pagar pembatas (barrier) jalan untuk kenyamanan pedestrian, serta papan informasi wisata (signage) untuk memudahkan*

*pencapaian internal antar ODTW dalam cluster tersebut. Adapun jalur pedestrian juga disesuaikan dengan image ODTW atau tema cluster sebagai pembeda (point of interest) dari cluster lainnya;*

*Pengadaan parkir komunal pada Cluster 2, 4, dan 5 di wilayah pinggir cluster yang tidak mengalami kepadatan pergerakan kendaraan untuk mengurangi hambatan arus lalu lintas kendaraan dan penyempitan jalan akibat on-street parking.*

#### **b. Penyediaan Sarana Pariwisata yang Seimbang Antar ODTW**

Integrasi pariwisata selain memuat kemudahan pencapaian antar ODTW, juga harus memiliki ketersediaan sarana wisata yang dapat memadai. Dalam hal penyediaan sarana pariwisata yang terdiri dari *accomodation services*, *food services*, dan *supplementary services* dalam setiap *cluster* ODTW, diuraikan dalam preferensi wisatawan mancanegara bahwa untuk setiap tipologi wisatawan mancanegara membutuhkan ketersediaan sarana wisata yang berbeda. Wisatawan tipe *explorer* umumnya lebih membutuhkan ketersediaan *accomodation services* daripada sarana lainnya. Sedangkan wisatawan tipe *incipient mass* memperhatikan ketersediaan *accomodation services* dan *food services*, sementara *mass tourist* memperhatikan kebutuhan semua sarana wisata. Hal ini berpengaruh terhadap perbandingan dengan ketersediaan dalam jumlah eksisting. Pada hasil rekapitulasi ketersediaan sarana wisata masing-masing *cluster* ODTW dapat diketahui bahwa sebagian besar *cluster* memiliki ketersediaan sarana wisata yang memadai, namun berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara, ketersediaan sarana wisata tersebut berbeda untuk setiap tipologi. Sehingga perlu ada penyediaan sarana wisata sesuai dengan kebutuhan masing-masing wisatawan.

Berdasarkan perbandingan analisis ketersediaan sarana pariwisata dan hasil preferensi wisatawan mancanegara terhadap ketersediaan pariwisata, terdapat beberapa perbedaan berupa ketersediaan eksisting berdasarkan jarak keterjangkauan sarana dari ODTW yang sebenarnya memadai, namun dinilai kurang

memadai oleh wisatawan mancanegara. Hal tersebut dipengaruhi oleh faktor kebutuhan dan minat wisatawan itu sendiri. Perbedaan yang ditemukan adalah pada *Cluster 2* dan *Cluster 5* yang memiliki ketersediaan *food services* dan *supplementary services* dari segi jumlah yang memadai, namun dinilai kurang memadai karena dianggap belum mampu mengakomodir kebutuhan wisatawan, terutama untuk tipe *incipient mass* dalam preferensi terhadap *Cluster 2* dan tipe *explorer* dalam preferensi terhadap *Cluster 5*. Selain perbedaan antara kondisi eksisting dan hasil preferensi wisatawan mancanegara, berdasarkan hasil preferensi terdapat saran pengembangan dalam pengadaan pusat informasi, pengadaan ruang terbuka publik untuk berinteraksi dengan masyarakat lokal, serta peningkatan kualitas sarana pariwisata berupa hotel non bintang.

Berdasarkan arahan RIPP Kota Yogyakarta, penyediaan sarana wisata perlu dikembangkan secara intensif terutama di kawasan selain pusat kota, karena pertumbuhan sarana wisata di pusat Kota Yogyakarta perlu dibatasi perkembangannya. Selain itu, konsep pengembangan untuk sarana wisata antara lain peningkatan kualitas dan kuantitas pelayanan hotel non-bintang secara profesional karena kecenderungan perkembangan wisata independen yang semakin meningkat, peningkatan kuantitas rumah makan dengan melakukan persebaran agar tingkat kepadatan kegiatan yang dapat menimbulkan menurunnya kualitas kenyamanan wisatawan berkurang, dan peningkatan fasilitas dan kualitas pusat makanan tradisional.

Jika dibandingkan dengan *best practice* dalam penerapan konsep integrasi pariwisata yang dilakukan oleh Thailand, *cluster* ODTW yang memiliki tingkat kunjungan rendah dikembangkan sarana wisatanya secara intensif dan menarik minat wisatawan, sedangkan pada *cluster* yang memiliki tingkat kunjungan yang cukup tinggi dilakukan pembuatan pusat informasi wisata dengan desain yang menarik dan terletak di lokasi strategis yaitu di pusat kota dan berada di tengah keramaian. Pusat informasi pariwisata tersebut juga memiliki petugas informasi yang mampu berbahasa

inggris dan beberapa bahasa lainnya, seperti Bahasa Indonesia, Jepang, dan lain sebagainya sehingga memberikan kenyamanan bagi wisatawan yang hendak menanyakan informasi terkait pariwisata. Selain itu, terdapat buku panduan informasi wisata untuk *cluster-cluster* ODTW yang ada yang juga dilengkapi oleh keterangan dengan bahasa asing. Hal ini berpengaruh terhadap pemberian kemudahan informasi kepada wisatawan, terutama dalam memberikan informasi terkait *cluster-cluster* potensial lainnya yang belum diketahui wisatawan.

*Best practice* lainnya adalah Napa Valley-US yang terkenal sebagai tempat produksi *wine* dan memiliki atraksi *vineyard* (kebun anggur) dan *wine tasting*. Pengelolaan pariwisata di Napa Valley menitikberatkan pada pelibatan partisipasi masyarakat lokal, dimana terdapat penginapan atau *guest house* yang memiliki tema tertentu dan *image* bangunan sesuai tema wisata yang diangkat. Hal ini akan menarik minat wisatawan untuk berkunjung, dan dapat berpengaruh terhadap wisatawan agar mengunjungi ODTW di sekitar penginapan. Selain itu, terdapat *plaza* atau ruang publik sebagai tempat berinteraksi antara wisatawan dan penduduk lokal ketika melakukan *wine tasting*. Pelibatan masyarakat lokal dalam pengelolaan wisata di Napa Valley didukung oleh adanya pelatihan dan sosialisasi terkait pentingnya keterlibatan masyarakat dalam pariwisata di kawasan tersebut.

Berdasarkan hasil komparasi tersebut diatas, maka dalam pengembangan integrasi antar *cluster* ODTW Kota Yogyakarta dapat dilakukan arahan:

*Penyediaan sarana wisata yang seimbang antar cluster ODTW dan disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing tipologi wisatawan mancanegara.*

Arahan tersebut kemudian dapat di *breakdown* berdasarkan kebutuhan wisatawan mancanegara dari hasil eksplorasi dan hasil komparasi kebijakan dan *best practice*, yang terdiri dari:

*Peningkatan kualitas pelayanan hotel non bintang pada Cluster 1 dan 4 yang banyak dikunjungi oleh wisatawan explorer dan incipient mass;*

*Pengadaan plaza sebagai tempat berinteraksi antar wisatawan dan masyarakat lokal di kampung wisata pada Cluster 2 yang didukung oleh peran serta masyarakat lokal berupa pelatihan terhadap sikap penerimaan masyarakat (hospitality services) atau pelatihan bahasa asing;*

*Pengadaan pusat informasi pariwisata di Cluster 3 sebagai upaya penyediaan informasi cluster lainnya. Pusat informasi pariwisata tersebut diarahkan terletak di lokasi yang strategis dan berada di tengah keramaian sehingga mudah ditemukan, serta memiliki petugas informasi yang dapat berbahasa asing dan informasi-informasi wisata baik dalam bentuk brosur maupun buku panduan;*

*Penambahan sarana untuk peningkatan kunjungan di Cluster 5 dan 2 berupa accomodation services baik hotel bintang maupun non bintang dengan pembuatan image bangunan agar sesuai dengan tema cluster, serta food services yang menawarkan makanan tradisional dengan standar pelayanan internasional.*

### **c. Pengembangan Variasi Atraksi ODTW**

Dalam integrasi pariwisata, perencanaan terkait atraksi ODTW merupakan salah satu aspek utama yang harus diperhatikan, karena pada penilaian preferensi, wisatawan umumnya melihat atraksi dan kualitas ODTW sebagai bahan pertimbangan utama. ODTW Kota Yogyakarta didominasi oleh *culture tourism* dan kampung wisata, sehingga tipologi ODTW sebagian besar termasuk dalam kelompok yang sama namun masih memiliki diferensiasi atraksi. Berdasarkan hasil preferensi wisatawan mancanegara, terdapat beberapa *cluster* non prioritas dengan hierarki terendah seperti *Cluster 2*, karena memiliki atraksi yang dapat ditemukan di *cluster* lainnya. Oleh karena itu berdasarkan hasil penelitian, diperlukan adanya pengembangan atraksi ODTW melalui penambahan atraksi atau daya tarik yang variatif. Berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara, penambahan variasi atraksi pada *culture tourism* salah satunya dapat dilakukan melalui pembuatan *museum theater* yang sesuai

dengan tema museum agar lebih menarik minat wisatawan mancanegara untuk berkunjung. Selain itu juga dapat dilakukan spesifikasi daya tarik atau keunggulan masing-masing kampung wisata agar tidak terjadi penumpukan kesamaan atraksi/ tema wisata kampung.

Jika dikaitkan dengan rencana pengembangan ODTW dalam RIPP Kota Yogyakarta, disebutkan bahwa perlu dilakukan peningkatan kualitas ODTW secara terpadu. Pengembangan tersebut antara lain bahwa dalam satu kelompok pengembangan ODTW, perlu dibentuk tema pengembangan kelompok atau ODTW unggulan untuk setiap kelompok. Selain itu, perlu ada paket wisata dalam setiap *cluster* sehingga ODTW yang potensial namun tidak dikenal dapat diikutsertakan agar lebih dikenal oleh wisatawan. Pengembangan lain adalah mengeksplorasi dan mengembangkan atraksi baru yang menarik untuk menjadi ciri khas dan menghidupkan kegiatan dalam *cluster* tersebut.

Dalam penerapan integrasi ODTW di Thailand, *cluster* yang telah dibentuk berdasarkan kedekatan jarak namun memiliki kesamaan atraksi kemudian dilakukan penambahan atraksi atau kegiatan pendukung lain, seperti pengadaan *event* wisata rutin sebagai variasi atraksi utama yang ditawarkan. Pengadaan *event* yang dimaksud umumnya dilakukan melalui kerjasama dengan beberapa pihak swasta. Kerjasama tersebut berupa penawaran ODTW sebagai lokasi *event*, antara lain berupa parade budaya, pameran hasil kesenian, dan lain sebagainya. Dengan adanya *event* yang diadakan pada ODTW tertentu, maka hal tersebut dapat menjadi salah satu upaya promosi tidak langsung untuk memperkenalkan ODTW terkait.

Berdasarkan hasil komparasi tersebut, maka dalam pengembangan integrasi antar *cluster* ODTW Kota Yogyakarta dapat dilakukan arahan sebagai berikut:

*Penentuan tema pengembangan cluster agar tidak terjadi penumpukan kesamaan tema yang diikuti dengan penentuan ODTW unggulan untuk setiap cluster sebagai penunjang pembentukan citra cluster. Tema yang dimaksud dapat berupa wisata belanja dan outbond air di Cluster 1, wisata kerajaan mataram di Cluster 5, dsb;*



*Pembentukan paket wisata untuk masing-masing cluster yang mengikutsertakan seluruh ODTW dalam cluster tersebut;*

*Pengadaan variasi atraksi atau daya tarik pendukung baru di Cluster 2. Variasi yang dimaksud dapat berupa penambahan daya tarik fisik seperti museum theater, maupun berupa penambahan daya tarik non fisik seperti event budaya rutin. Pengadaan daya tarik non fisik dapat dilakukan melalui kerjasama dengan pihak swasta untuk mengadakan acara seperti parade budaya atau festival kuliner lokal yang dibatasi dengan ketentuan tertentu.*

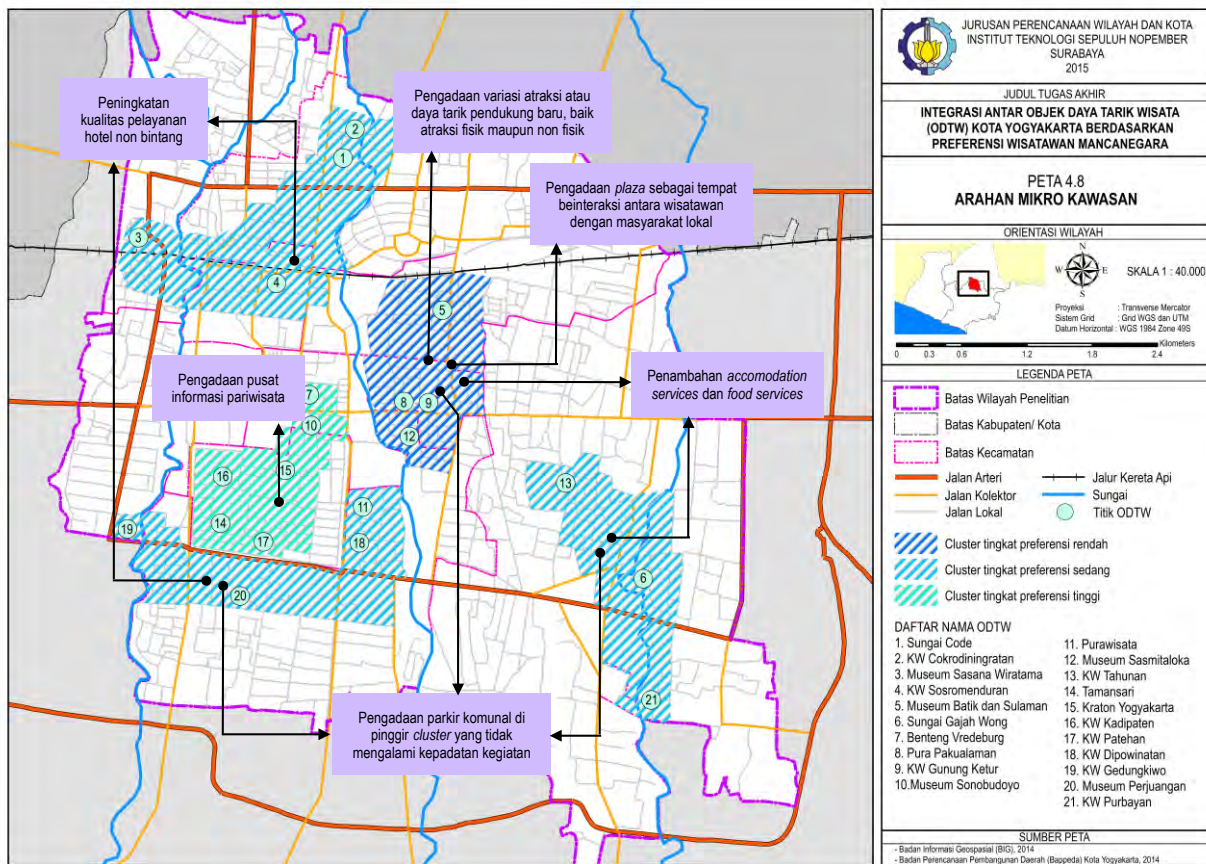
Dari berbagai arahan yang telah dihasilkan dan dipaparkan tersebut diatas, kemudian akan dilakukan pengelompokan arahan berdasarkan lingkup pengaplikasian atau dampak dari masing-masing arahan. Pengelompokan tersebut dibagi menjadi pengelompokan arahan makro dan mikro. Adapun arahan makro terdiri dari arahan yang membahas integrasi antar *cluster* serta arahan yang diterapkan untuk masing-masing *cluster*, sedangkan arahan mikro merupakan arahan yang membahas integrasi antar ODTW dalam *cluster* atau arahan *cluster* spesifik yang tidak dihasilkan untuk *cluster* lainnya. Arahan mikro dalam tabel berikut diurutkan sesuai dengan hierarki *cluster*, dimana *cluster* yang perlu penanganan intensif yaitu *cluster* 2 merupakan *cluster* prioritas. Dalam hal ini, dapat ditarik kesimpulan bahwa arahan makro merupakan arahan umum untuk integrasi antar *cluster* ODTW Kota Yogyakarta, sedangkan arahan mikro adalah arahan spesifik untuk *cluster* tertentu dan bersifat internal *cluster*. Bentuk pengelompokan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.19 Pengelompokan Arahan Makro dan Mikro Integrasi ODTW Kota Yogyakarta**

Arahan Makro	Arahan Mikro
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penentuan tema pengembangan <i>cluster</i> agar tidak terjadi penumpukan kesamaan tema yang diikuti dengan penentuan ODTW unggulan untuk setiap <i>cluster</i> sebagai penunjang pembentukan citra <i>cluster</i>. Tema yang dimaksud dapat berupa wisata belanja dan <i>outbond</i> air di <i>Cluster</i> 1, wisata kerajaan mataram di <i>Cluster</i> 5, dsb</li> <li>2. Pembentukan paket wisata untuk masing-masing <i>cluster</i> yang mengikutsertakan seluruh ODTW dalam <i>cluster</i> tersebut</li> <li>3. Pengadaan moda transportasi khusus pariwisata berupa minibus. Moda transportasi khusus pariwisata ini diarahkan memiliki waktu kedatangan dan keberangkatan yang terjadwal, memiliki durasi perjalanan yang tepat waktu, memiliki kelengkapan informasi rute wisata atau <i>signage</i> letak lokasi ODTW Kota Yogyakarta, serta memiliki informasi daya tarik setiap ODTW Kota Yogyakarta untuk masing-masing <i>cluster</i> yang dapat berupa brosur maupun buku panduan informasi</li> <li>4. Pengadaan jalur <i>pedestrian</i> dengan minimal lebar 3 m yang dilengkapi vegetasi peneduh dan pagar pembatas (<i>barrier</i>) jalan untuk kenyamanan <i>pedestrian</i>, serta papan informasi wisata (<i>signage</i>) untuk memudahkan pencapaian internal antar ODTW dalam <i>cluster</i> tersebut. Adapun jalur <i>pedestrian</i> juga disesuaikan dengan <i>image</i> ODTW atau tema <i>cluster</i> sebagai pembeda (<i>point of interest</i>) dari</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengadaan variasi atraksi atau daya tarik pendukung baru di <i>Cluster</i> 2. Variasi yang dimaksud dapat berupa penambahan daya tarik fisik seperti <i>museum theater</i>, maupun berupa penambahan daya tarik non fisik seperti <i>event</i> budaya rutin. Pengadaan daya tarik non fisik dapat dilakukan melalui kerjasama dengan pihak swasta untuk mengadakan acara seperti parade budaya atau festival kuliner lokal yang dibatasi dengan ketentuan tertentu. Hal tersebut bertujuan sebagai bentuk pengenalan ODTW terkait</li> <li>2. Pengadaan parkir komunal pada <i>cluster</i> 2, 4, dan 5 di wilayah pinggir <i>cluster</i> yang tidak mengalami kepadatan pergerakan kendaraan untuk mengurangi hambatan arus lalu lintas kendaraan dan penyempitan jalan akibat <i>on-street parking</i></li> <li>3. Pengadaan <i>plaza</i> sebagai tempat berinteraksi antar wisatawan dan masyarakat lokal di kampung wisata pada <i>Cluster</i> 2 yang didukung oleh peran serta masyarakat lokal berupa pelatihan terhadap sikap penerimaan masyarakat (<i>hospitality services</i>) atau pelatihan bahasa asing</li> <li>4. Penambahan sarana untuk peningkatan kunjungan di <i>cluster</i> 5 dan 2 berupa <i>accomodation services</i> baik hotel bintang maupun non bintang dengan pembuatan <i>image</i> bangunan agar sesuai dengan tema <i>cluster</i>, serta</li> </ol>

Arahan Makro	Arahan Mikro
<p><i>cluster</i> lainnya</p> <p>5. Penyediaan sarana wisata yang seimbang antar <i>cluster</i> ODTW dan disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing tipologi wisatawan mancanegara</p>	<p><i>food services</i> yang menawarkan makanan tradisional dengan standar pelayanan internasional</p> <p>5. Peningkatan kualitas pelayanan hotel non bintang pada <i>cluster</i> 1 dan 4 yang banyak dikunjungi oleh wisatawan <i>explorer</i> dan <i>incipient mass</i></p> <p>6. Pengadaan pusat informasi pariwisata di <i>Cluster</i> 3 sebagai upaya penyediaan informasi <i>cluster</i> lainnya. Pusat informasi pariwisata tersebut diarahkan terletak di lokasi yang strategis dan berada di tengah keramaian sehingga mudah ditemukan, serta memiliki petugas informasi yang dapat berbahasa asing dan informasi-informasi wisata baik dalam bentuk brosur maupun buku panduan</p>

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## BAB V

### KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

#### 5.1 Kesimpulan

Integrasi antar ODTW di Kota Yogyakarta perlu dilakukan dalam rangka pemerataan kunjungan antar ODTW di pusat dan pinggir kota. Integrasi tersebut dilakukan berdasarkan preferensi wisatawan mancanegara sebagai bentuk perencanaan pariwisata dari sisi *demand driven*, dimana wisatawan mancanegara di Kota Yogyakarta berpengaruh dalam peningkatan devisa kota. Penelitian ini menghasilkan 5 *cluster* berdasarkan hubungan keterkaitan antar ODTW untuk setiap komponen integrasi. Kemudian preferensi wisatawan mancanegara menghasilkan hierarki *cluster*, yaitu *Cluster 3* dengan nilai preferensi tertinggi, *Cluster 1-4-5* dengan nilai preferensi sedang, serta *Cluster 2* dengan nilai preferensi terendah. Dalam hal ini, *Cluster 2* yang memiliki preferensi terendah membutuhkan pengembangan secara lebih intensif daripada *cluster* lainnya.

Arahan integrasi antar ODTW yang dihasilkan dari penelitian ini dapat dibagi menjadi arahan makro dan mikro kawasan. Arahan makro kawasan merupakan arahan integrasi antar *cluster* dan arahan yang diterapkan untuk tiap *cluster*, sedangkan arahan mikro kawasan merupakan arahan spesifik pada *cluster* tertentu. Hasil arahan makro antara lain (1) Penentuan tema pengembangan dan ODTW unggulan tiap *cluster*; (2) Pembentukan paket wisata tiap *cluster* yang mengikutsertakan ODTW dalam *cluster* tersebut; (3) Pengadaan moda transportasi khusus pariwisata berupa minibus; (4) Pengadaan jalur *pedestrian* yang disesuaikan dengan tema *cluster* sebagai pembeda (*point of interest*) dari *cluster* lainnya; serta (5) Penyediaan sarana wisata yang seimbang antar *cluster* ODTW dan disesuaikan dengan kebutuhan wisatawan mancanegara.

Adapun arahan mikro disesuaikan dengan hierarki *cluster* yang telah disebutkan diatas sebelumnya, antara lain:

- *Cluster* dengan nilai preferensi rendah (*Cluster* 2), dengan arahan mikro berupa pengadaan variasi atraksi atau daya tarik pendukung baru baik daya tarik fisik maupun non fisik; pengadaan *plaza* sebagai tempat berinteraksi antar wisatawan dan masyarakat lokal di kampung wisata yang didukung oleh peran serta masyarakat lokal; pengadaan parkir komunal di wilayah pinggir *cluster* yang tidak mengalami kepadatan pergerakan kendaraan; serta penambahan *accomodation services* dan *food services* yang disesuaikan dengan kebutuhan tiap tipologi wisatawan.
- *Cluster* dengan nilai preferensi sedang (*Cluster* 1,4,5), dengan arahan mikro berupa peningkatan kualitas pelayanan hotel non bintang pada *Cluster* 1 dan 4 yang banyak dikunjungi oleh wisatawan *explorer* dan *incipient mass*; pengadaan parkir komunal *Cluster* 4 dan 5 di wilayah pinggir *cluster* yang tidak mengalami kepadatan pergerakan kendaraan; serta penambahan sarana di *Cluster* 5 berupa *accomodation services* dan *food services* yang disesuaikan dengan kebutuhan tiap tipologi wisatawan.
- *Cluster* dengan nilai preferensi tinggi (*Cluster* 3), dengan arahan mikro berupa pengadaan pusat informasi pariwisata yang terletak di lokasi yang strategis sebagai upaya penyediaan informasi *cluster* lainnya.

## 5.2 Rekomendasi

Rekomendasi yang dapat diberikan terkait pengembangan penelitian lebih lanjut adalah sebagai berikut:

1. Arahan yang dihasilkan dalam penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam Rencana Induk Pengembangan Pariwisata (RIPP) Kota Yogyakarta;
2. Dalam penelitian ini, arahan yang dihasilkan berupa arahan secara umum sehingga perlu dilakukan pengkajian

integrasi lebih detail untuk ODTW pada tiap *cluster*, dengan eksplorasi preferensi wisatawan mancanegara yang lebih mendalam;

3. Untuk studi selanjutnya, perlu dilakukan pengkajian terkait integrasi ODTW Kota Yogyakarta dari aspek *intangible*, atau non fisik terkait upaya promosi dan keterlibatan *stakeholders*, baik pihak swasta maupun masyarakat lokal, karena penelitian ini hanya membahas integrasi secara fisik.



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## DAFTAR PUSTAKA

- Asiapasific.unwto.org.** 2012. *Strategic Tourism Planning: National Tourism Development Plan (2012 – 2016) Thailand.* diakses tanggal 11 Maret 2014 pukul 20.00 BBWI.
- Badan Pusat Statistik Kota Yogyakarta.** 2012. *Statistik Daerah Kota Yogyakarta 2012.* Yogyakarta: Badan Pusat Statistik Kota Yogyakarta.
- Borneotourismwatch.wordpress.com.** 2009. *Meretas Masa Depan Pariwisata Kalteng di Bumi Kalimantan.* diakses tanggal 11 Maret 2014 pukul 20.00 BBWI.
- Braun, Erik.** 2008. *City Marketing: Towards an Integrated Approach.* Rotterdam: Erasmus Research Institute of Management.
- Cohen, Erik.** 1972. *Toward a Sociology of International Tourism.* Social research 39 (1): 164 – 182.
- Cooper C, et al.** 1993. *Tourism: Principles and Practice.* UK: Longman, Harlow.
- Danoe, Iswanto.** 2006. *Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki, Studi Kasus: Pengal Jalan Pandanaran dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda.* Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman Volumen 05 Nomor 01.
- Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta.** 2013. *Statistik Kepariwisata Provinsi DIY.* Yogyakarta: Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Dittmar, H., dan G. Ohland.** 2004. *The New Transit Town: Best Practices in Transit Oriented Development.* Washington DC: Island Press.

- Fernando, Imali N.** 2012. *A New Conceptual Model on Cluster Competitiveness: A New Paradigm for Tourism?*. International Journal of Business and Management Volume 07 No. 09.
- Ferreira, Joao, dan Cristina Estevao.** 2009. *Regional Competitiveness of Tourism Cluster: A Conceptual Model Proposal*. Portugal: University of Beira Interior.
- Frankel, J.R., dan Wallen.** 2003. *How to Design and Evaluate Research in Education Fifth Edition*. Boston: McGraw-Hill.
- Ghony, M. Djunaidi, dan Fauzan Almanshur.** 2012. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jogjakarta: Ar-Ruz Media.
- Henn, M., Mark Weinstein, dan Nick Foard.** 2006. *A Short Introduction to Social Research*. London, New Delhi: Sage Publication.
- Jateng.bps.go.id.** *Berita Resmi Statistik No. 43/07/Th. XVI.* diakses tanggal 11 Maret 2014 pukul 20.00 BBWI.
- Jung, S.** 2000. *Prediction of the Tourists' Perceptual Travel Behaviour on Tourist Attractiveness*. Paper dalam Asia Pasific Tourism Association Sixth Annual Conference. Phuket, 28 Juni – 1 Juli.
- Kartajaya, Hermawan.** 2002. *Mark Plus on Strategy: 12 Tahun Perjalanan Mark Plus & co Membangun Strategi Perusahaan*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Koentjaraningrat.** 1997. *Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Kompas.com.** 2010. *DIY Garap Sinergi Promosi Pariwisata*. diakses tanggal 11 Maret 2014 pukul 20.00 BBWI.
- Kotler, Philip.** 1999. *Marketing for Hospitality and Tourism*. Singapura: Prentice Hall International.
- Kotler, Philip dan Kevin Lane Keller.** 2008. *Marketing Management*. Singapura: Prentice Hall International.

- M.Teraspos.com.** 2013. *Rippda Belum Jawab Permasalahan Pariwisata di Yogyakarta.* diakses tanggal 11 Maret 2014 pukul 20.00 BBWI.
- Mc Intosh.** 1995. *Tourism Principles, Practices, Philosophies.* Ohio: Grid Inc.
- Miles, M. B., dan Huberman A.M.** 1994. *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook.* Thousand Oaks: Sage.
- Mill, Robert dan Alistair Morrison.** 1985. *The Tourist System.* New Jersey: Prentice Hall International.
- Moleong, Lexy J.** 1989. *Metode Penelitian Kualitatif.* Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Muhadjir, Noeng.** 2000. *Metode Penelitian Kualitatif.* Yogyakarta: Rake Sarasin.
- Mukhtar.** 2013. *Metode Praktis Penelitian Deskriptif Kualitatif.* Jakarta Selatan: GP Press Group.
- Muray, Erisa Maranata.** 2007. *Analisis Segmentasi Pasar Konsumen untuk Produk Pariwisata berdasarkan Pendekatan Gaya Hidup A.I.O (Activities, Interest, Opinion) Studi Kasus: Wisatawan Domestik di Jakarta untuk Produk Pariwisata Kalimantan Tengah.* Skripsi Departemen Manajemen Fakultas Ekonomi: Universitas Indonesia.
- Musenaf.** 1996. *Manajemen Usaha Pariwisata Indonesia.* Jakarta: PT Toko Gunung Agung.
- Nasution, Solahudidin.** 2005. *Persepsi Wisatawan Mancanegara terhadap Kualitas Objek dan Daya Tarik Wisata Sumatera Utara.* Tesis Program Magister Studi Pembangunan: Universitas Sumatera Utara.
- Nordin, Sara.** 2003. *Tourism Clustering and Innovation.* Sweden: European Tourism Research Institute Mid-Sweden University.

- OA, Ajala.** 2013. *Tourism and Integrated Development: A Geographic Perspective*. Malaysia Journal of Society and Space Volume 09 Issue 1.
- Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.** 2010. *Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2009 – 2029*. Yogyakarta: Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Pendit, I Nyoman.** 2006. *Ilmu Pariwisata*. Jakarta: PT Pradnya Paramita.
- Patton, Quinn, Michael.** 2002. *Qualitative Research and Evaluation Methods*. California: Sage Publications Inc.
- Pertiwi, Putu Ratih.** 2013. *Penerapan Hospitality Tourism Desa Wisata Penglipuran*. Jurnal Ilmiah Hospitality Management Volume 04 Nomor 01 Tahun 2013.
- Pitana, I Gde dan Putu G Gayatri.** 2005. *Sosiologi Perkotaan*. Yogyakarta: Andi.
- Porter, M.** 1998. *Clusters and The New Economics of Competition*. Jurnal Harvard Business Review Volume 76 nomor 6 Tahun 1998.
- Postma, Albert.** 2002. *An Approach for Integrated Development of Quality Tourism*. Dublin: Dublin Institute of Technology.
- Pratiwi, Jos Oktarina.** 2013. *Kriteria Pengembangan Kawasan Wisata Alam Air Terjun Madakaripura, Kabupaten Probolinggo*. Jurnal Teknik POMITS Volume 02 Nomor 02 Tahun 2013.
- Rastiyo.** 2006. *Analisis Faktor-Faktor yang Berpengaruh terhadap Pengeluaran Wisatawan Mancanegara pada Industri Pariwisata Indonesia*. Tesis Program Studi Magister Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan.

- Republika.co.id.** 2013. *Kontribusi Pariwisata terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Meningkat*. diakses tanggal 11 Maret 2014 pukul 20.00 BBWI.
- Roscoe, J.T.** 1975. *Fundamental Research Statistic for The Behavior Science, Second Edition*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Ryan, Christ.** 1991. *Recreational Tourism, a Social Science Perspective*. London: Routledge.
- Smith, V.** 1977. *Hosts and Guests: The Anthrhropology of Tourism*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Southworth, M.** 2005. *Designing the Walkable City*. ASCE Journal of Urban Planning and Development 131.
- Spillane, James J.** 1987. *Ekonomi Pariwisata, Sejarah, dan Prospeknya*. Yogyakarta: Kanisius.
- Sugiarto, Dergibson Siagian, dkk.** 2003. *Teknik Sampling*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono.** 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Supranto, Johannes.** 1992. *Teknik Sampling untuk Survei dan Eksperimen*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Suprihardjo, Rimadewi, dkk.** 2013. *Diktat Metodologi Penelitian: Penelitian Kualitatif*. Surabaya: Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota ITS Surabaya.
- Susic, Vukasin, dan Dejan Dordevic.** 2011. *The Place and Role of Events in the Tourist Development of the Southwest Serbia Cluster*. Jurnal Economis and Organization Volume 08 Nomor 1 Tahun 2011.
- Tourism Authority of Thailand.** 2012. *Thailand Travel Manual 2012 – 2013*.

- Trochim, William.M.K.** 2006. *Research Methods Knowledge Base*. Cincinnati: Atomic Dog Publishing.
- Umar, Husein.** 2004. *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- US Department of Transportation.** 2002. *National Survey of Bicyclist and Pedestrian Attitudes and Behavior*, by the National Highway Traffic and Safety Administration and the Bureau of Transportation Statistics. Washington DC: NHTSA.
- Utama, I Gusti Bagus Rai.** 2013. *Pengembangan Wisata Kota sebagai Masa Depan Indonesia*.
- Vovworld.vn.** 2013. *Pariwisata Thailand dengan Strategi-Strategi Perkembangan yang Baru*. diakses tanggal 11 Maret 2014 pukul 20.00 BBWI.
- Wahab, Salah.** 2003. *Manajemen Kepariwisataaan*. Jakarta: PT Pradnya Paramita.
- Widiastuti, Ni Komang.** 2013. *Pengaruh Sektor Pariwisata terhadap Kinerja Keuangan Daerah dan Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten/ Kota di Provinsi Bali*. E-jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana Volume 02 Nomor 05 Tahun 2013.
- World Economic Forum.** 2013. *The Travel and Tourism Competitiveness Report 2013*.
- Yeang, Llewelyn Davies.** 2000. *Urban Design Compendium: Homes and Communities Agency*. London: English Partnerships.
- Yin, Robert K.** 1989. *Case Study Research: Design and Methods*. London, New Delhi: Sage Publication.
- Yoeti, Oka A.** 1993. *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Bandung: Angkasa.

**Yoeti, Oka.** 1994. *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Bandung: Angkasa.

**Yoeti, Oka A.** 2005. *Perencanaan Strategis Pemasaran Daerah Tujuan Wisata*. Jakarta: PT Pradnya Paramita.



*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

*Lampiran 1.*



***INTERVIEW GUIDE***  
**KARAKTERISTIK ODTW KOTA YOGYAKARTA**

**Tujuan Diskusi**

1. Melakukan identifikasi kondisi ODTW;
2. Melakukan identifikasi karakteristik komponen pembentuk integrasi;
3. Mengetahui keterkaitan fisik ODTW dengan ODTW lainnya.

**Kisi-kisi Diskusi**

1. Pengantar (10 menit)
2. Diskusi karakteristik komponen pembentuk integrasi ODTW terkait (45 menit)
3. Penarikan kesimpulan dan penutup (5 menit)

**TOTAL WAKTU 60 menit**

---

**Identitas Responden**

Objek Wisata : .....  
Nama Responden : .....  
Jabatan : .....  
No Telepon : .....  
Alamat E-mail : .....

**Identitas Interviewer**

Nama Interviewer : .....  
 Waktu Wawancara : Tanggal...../ Bulan...../ Tahun.....  
 Jam Mulai : .....  
 Jam Selesai : .....  
 Lama Wawancara : .....

**Pengantar**

*Selamat (pagi/ siang/ malam), nama saya Sarita Novie dari ITS Surabaya. Saat ini saya sedang menjalankan tugas akhir sebagai salah satu syarat kelulusan perguruan tinggi, dengan melakukan penelitian yang berjudul “**Integrasi Objek Daya Tarik Wisata (ODTW) Kota Yogyakarta Berdasarkan Preferensi Wisatawan Mancanegara**”. Tujuan dari diskusi ini adalah mengeksplorasi informasi terkait karakteristik objek wisata yang menjadi kewenangan Bapak/ Ibu sebagai bahan untuk pembentukan cluster untuk integrasi objek wisata.*

*Dalam wawancara ini saya akan merekam dengan recorder dan mengambil gambar untuk kepentingan dokumentasi. Mohon diingat bahwa saya tidak berniat menjual setiap informasi yang saya kumpulkan dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian saja.*

### **Diskusi Karakteristik Komponen Pembentuk Integrasi ODTW**

<b>Kata Kunci</b>	<b>Kode</b>	<b>Pertanyaan</b>	<b>Kesimpulan</b>
Atraksi ODTW	1.A	Apa saja daya tarik ODTW? (Bangunan, benda bersejarah, atraksi kesenian, dsb)	
Karakteristik Kunjungan Wisatawan Mancanegara	2.A	Rata-rata jumlah kunjungan wisatawan mancanegara perbulan?	
	2.B	Rata-rata domisili (negara) wisatawan mancanegara yang berkunjung?	
	2.C	Rata-rata umur wisatawan mancanegara yang berkunjung?	
Ketersediaan Sarana Wisata	3.A	Berapa jarak penginapan terdekat dengan ODTW?	
	3.B	Berapa jarak agen travel terdekat dengan ODTW?	
	3.C	Berapa jarak rumah makan terdekat dengan ODTW?	
	3.D	Berapa jarak <i>mini market</i> terdekat dengan ODTW?	
	3.E	Berapa jarak toko souvenir terdekat dengan ODTW?	
	3.F	Berapa jarak apotek terdekat dengan ODTW?	
Aksesibilitas Menuju ODTW	4.A	Rute Bus Trans Jogja yang dapat digunakan untuk menuju ODTW?	
	4.B	Berapa jarak halte Bus Trans Jogja terdekat?	
	4.C	Permasalahan transportasi dalam mencapai ODTW? (Kemacetan, jalan sempit/ rusak, jalan satu arah, dsb)	
Keterkaitan fisik dengan ODTW lain	5.A	Apakah terdapat informasi atau paket wisata dengan ODTW lainnya?	
	5.B	Berapa jarak pencapaian menuju ODTW lain? ( <b>Tabel 5.B</b> )	
	5.C	Jika jarak pencapaian pada <b>Tabel 5.B</b> < 2 Km, bagaimana kondisi jalan menuju ODTW tersebut?	

**Tabel 5.B Jarak Pencapaian Antar ODTW (dalam Km)**

[illegible]

**Keterangan Nama ODTW**

- 1 : Sungai Code
- 2 : Kampung Wisata Cokrodingratan
- 3 : Museum Sasana Wiratama
- 4 : Kampung Wisata Sosromenduran
- 5 : Museum Batik dan Sulaman
- 6 : Sungai Gajah Wong
- 7 : Benteng Vredeburg
- 8 : Pura Pakualaman
- 9 : Kampung Wisata Gunung Ketur
- 10 : Museum Sonobudoyo
- 11 : Purawisata
- 12 : Museum Sasmitaloka
- 13 : Kampung Wisata Tahunan
- 14 : Taman Sari
- 15 : Kraton Yogyakarta
- 16 : Kampung Wisata Kadipaten
- 17 : Kampung Wisata Patehan
- 18 : Kampung Wisata Dipowinatan
- 19 : Kampung Wisata Gedungkiwo
- 20 : Museum Perjuangan
- 21 : Kampung Wisata Purbayan

**Penarikan Kesimpulan dan Penutup**

*Kesediaan Bapak/ Ibu untuk menjawab pertanyaan dalam wawancara ini akan sangat memberikan manfaat dan kontribusi yang sangat besar dalam penelitian ini. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah dan pihak terkait, sehingga di kemudian hari dapat meningkatkan lama tinggal dan kunjungan wisatawan di Kota Yogyakarta, terutama untuk wisatawan mancanegara. Akhir kata, saya mengucapkan banyak terimakasih atas waktu yang Bapak/ Ibu sediakan.*

*Lampiran 2.*

### Kriteria Responden

1. Wisatawan mancanegara laki-laki atau perempuan yang sedang melakukan kunjungan wisata ke Kota Yogyakarta
2. Berusia antara 18 – 65 tahun
3. Pendidikan terakhir Sekolah Menengah Pertama (SMP) atau sederajat
4. Telah berkunjung ke Yogyakarta minimal 2 (dua) kali
5. Telah berkunjung ke minimal 1 ODTW untuk tiap *cluster*
6. Kriteria berdasarkan kategori responden:

Kriteria	Kategori Responden		
	Responden 1	Responden 2	Responden 3
Umur	18 – 40 tahun	18 – 65 tahun	40 – 65 tahun
Penghasilan Per Bulan	< US\$ 740	US\$ 740 – 1480	> US\$ 1480
Maksud Perjalanan	Menikmati daya tarik wisata dan berinteraksi dengan masyarakat lokal di tempat tujuan	Menikmati daya tarik wisata di tempat tujuan dan relaksasi (menghindari kesibukan atau rutinitas)	Menikmati daya tarik wisata di tempat tujuan, relaksasi (menghindari kesibukan atau rutinitas), maupun bersenang-senang

Keterangan:

**Responden 1** Wisatawan Tipe *Explorer*

**Responden 2** Wisatawan Tipe *Incipient Mass*

**Responden 3** Wisatawan Tipe *Mass Tourist*

### SCREENER

**Project Name :**  
**Project Number :**  
**Version :**  
**Exec. In Charge :**



<b>Nama Responden :</b>	
<b>Asal Negara :</b>	
<b>Lama Kunjungan :</b>	
<b>Tempat Inap di Kota Yogyakarta:</b>	
<b>Alamat Email :</b>	
<b>Nama Interviewer :</b>	<b>Interviewer ID :</b>
<b>Tgl/Bln/Th Interview :</b>	<b>Jam Mulai :</b>
<b>Lama Interview :</b>	<b>Jam Selesai :</b>

Saya menyatakan bahwa wawancara ini telah dilaksanakan benar-benar sesuai dengan klasifikasi yang telah ditetapkan dan telah dilakukan dengan seseorang yang tidak saya kenal sebelumnya	<b>TTD Interviewer</b>	<b>TTD PPL</b>

<b>TTD Responden</b>	<b>Checked by PPL</b>	<b>Checked by QC External</b>

### NASKAH PERTANYAAN

(Catatan: Interviewer boleh melakukan improvisasi pada bahasa dengan syarat substansi dan tahapan pertanyaan harus tetap sesuai dengan pedoman naskah)

*Good morning/ afternoon/ evening, my name is Sarita Novie a student of ITS Surabaya. I'm currently doing a research for undergraduate thesis titled "Integration of Yogyakarta's Tourism Objects Based on The Tourists' Preference". I'm looking for respondents who are willing to be involved in a discussion related to this research. Please keep in mind, that I do not intend to sell any informations that I gather and it will be used strictly for academic purposes.*

**Q1a. Gender**

Male	1	<b>LANJUTKAN</b>
Female	2	<b>LANJUTKAN</b>

**Q1b. For classification only, how old are you**

< 17	1	<b>STOP &amp; TK</b>
18 – 20	2	<b>LANJUTKAN</b>
21 – 30	3	<b>LANJUTKAN</b>
31 – 40	4	<b>LANJUTKAN</b>
41 – 50	5	<b>LANJUTKAN</b>
50 – 60	6	<b>LANJUTKAN</b>
60 – 65	7	<b>LANJUTKAN</b>
> 65	8	<b>STOP &amp; TK</b>
Don't know/Not answering	9	<b>STOP &amp; TK</b>

**Q1c. Your highest education level that you accomplished**

No formal education	1	<b>STOP &amp; TK</b>
Primary School	2	<b>STOP &amp; TK</b>
Secondary School	3	<b>LANJUTKAN</b>
High School	4	<b>LANJUTKAN</b>
Undergraduate degree/ diploma	5	<b>LANJUTKAN</b>
Postgraduate degree	6	<b>LANJUTKAN</b>
Don't know/Not answering	9	<b>STOP &amp; TK</b>

**Q1d. For classification only, can you please mention your income level**

< US\$ 740	1	<b>LANJUTKAN</b>
US\$ 740 – 1480	2	<b>LANJUTKAN</b>
> US\$ 1480	3	<b>LANJUTKAN</b>

**Q2a. How many times have you visited Yogyakarta**

1	1	<b>STOP &amp; TK</b>
2	2	<b>LANJUTKAN</b>
3	3	<b>LANJUTKAN</b>

> 3	4	<b>LANJUTKAN</b>
-----	---	------------------

**Q2b.** From this following objects, please mention the places you've visited

Sungai Code	Pura Pakualaman	Kraton Yogyakarta	Purawisata	Sungai Gajah Wong
Kampung Wisata Cokrodingratan	Kampung Wisata Gunung Ketur	Tamansari	Kampung Wisata Dipowinatan	Kampung Wisata Tahunan
Kampung Wisata Sosromenduran	Museum Batik dan Sulaman	Benteng Vredenburg	Kampung Wisata Gedungkiwo	Kampung Wisata Purbayan
Museum Sasana Wiratama	Museum Sasmitaloka	Kampung Wisata Kadipaten	Museum Perjuangan	
		Kampung Wisata Patehan		
		Museum Sonobudoyo		

**Semua responden HARUS memilih minimal 1 objek untuk setiap kolom, bila tidak, STOP & TK**

**Q3a.** For classification only, which one of this following statements that matches your feelings and conditions

Apart from enjoying the objects, I go to Yogyakarta in order to meet new people, interact with the local people and learn their culture. I'm also interested to stay in local guest house in order to be able to interact with them because I desire to have an authentic experience.	1	<b>LANJUTKAN</b>
Apart from enjoying the objects, I go to Yogyakarta to take a break and escape from my ordinary responsibilities and daily routine. I'd like to stay at low budget or standard hotel but still have adequate facilities.	2	<b>LANJUTKAN</b>

Apart from enjoying the objects, I go to Yogyakarta to take a break and having fun to reduce stress, but i'd like to stay in a hotel that have international standard facilities.	3	<b>LANJUTKAN</b>
---	---	------------------

**Q4.** You're qualified with my pre-requirements, so I'm looking for people like you to be my respondent and I'd like to have a discussion with you. This discussion will take about 60 minutes of your time. I'm so grateful if you would fill the questionnaire. Are you willing to do it?

Yes	1	<b>LANJUTKAN</b>
No	2	<b>STOP &amp; TK</b>

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

*Lampiran 3.***REKAPITULASI HASIL SCREENER**

No	Q0a	Q0b	Q1a	Q1b	Q1c	Q1d	Q2a	Q2b	Q3
1	A	C	B	A	C	A	B	A	A
2	A	C	B	B	C	A	A	B	A
3	C	A	A	A	C	A	A	B	A
4	C	A	A	A	B	A	A	A	A
5	A	C	B	A	C	A	A	A	A
6	A	B	A	B	A	A	A	A	A
7	A	B	B	C	C	A	A	A	A
8	C	B	A	C	C	A	B	A	A
9	B	C	A	C	B	A	B	B	A
10	A	C	B	B	B	A	A	B	A
11	A	B	B	B	C	A	A	B	A
12	A	C	A	B	A	A	A	B	A
13	A	B	B	A	C	A	A	A	A
14	B	C	B	A	C	A	A	A	A
15	C	C	B	B	C	A	A	A	A
16	C	A	A	A	C	A	A	A	A
17	A	B	B	B	C	A	A	A	A
18	A	B	B	B	C	A	A	B	A
19	A	A	A	C	B	A	B	A	A
20	A	C	A	B	C	A	B	A	A
21	C	C	A	A	C	A	A	B	A
22	A	C	A	A	A	A	A	A	A
23	A	B	B	B	C	A	A	A	A
24	B	C	B	B	C	A	A	B	A
25	B	B	A	C	C	A	B	B	A
26	A	C	A	C	C	A	A	B	A
27	A	C	A	B	C	A	A	A	A
28	A	B	A	A	B	A	A	A	A
29	A	A	B	C	B	A	A	A	A
30	C	C	A	C	C	A	A	B	A
31	C	C	A	B	C	A	A	B	A
32	A	B	A	B	C	A	A	B	A
33	A	C	A	B	C	A	A	A	A
34	A	C	A	B	C	A	A	A	A
35	A	B	A	A	C	A	A	A	A
36	B	B	A	C	C	A	B	B	A
37	C	C	B	A	C	A	A	B	A
38	C	B	B	B	C	A	A	A	A

No	Q0a	Q0b	Q1a	Q1b	Q1c	Q1d	Q2a	Q2b	Q3
39	A	B	A	B	C	A	A	B	A
40	A	B	B	B	B	A	A	B	A
41	A	C	A	B	C	A	A	A	A
42	A	C	A	B	B	A	A	A	A
43	B	C	B	C	C	B	A	A	B
44	A	B	B	D	C	B	A	A	B
45	A	C	A	B	C	B	A	A	B
46	B	C	A	C	C	B	A	B	B
47	B	C	A	C	C	B	A	A	B
48	C	C	A	B	B	B	B	A	B
49	A	B	B	D	C	B	B	B	B
50	A	B	B	D	D	B	B	A	B
51	A	C	B	C	C	B	A	A	B
52	B	C	A	C	C	B	B	A	B
53	C	C	A	C	C	B	B	A	B
54	C	B	A	B	B	B	B	A	B
55	B	A	B	D	C	B	A	A	B
56	B	A	B	D	C	B	A	A	B
57	A	A	A	D	C	B	A	A	B
58	A	C	A	B	C	B	A	A	B
59	C	C	A	C	C	B	B	A	B
60	C	B	A	C	C	B	A	A	B
61	C	B	B	C	C	B	A	A	B
62	B	B	B	D	B	B	A	A	B
63	A	B	A	B	C	B	A	B	B
64	A	C	A	C	C	B	B	B	B
65	A	B	A	C	C	B	A	A	B
66	A	B	A	C	C	B	A	A	B
67	A	A	B	B	C	B	A	A	B
68	C	A	B	C	D	B	A	A	B
69	A	C	A	C	C	B	A	A	B
70	B	B	A	C	C	B	A	A	B
71	C	B	B	B	C	B	A	A	B
72	C	A	B	C	C	B	B	A	B
73	B	B	A	F	D	C	A	A	C
74	B	B	A	F	C	C	A	A	C
75	B	B	B	E	C	C	A	A	C
76	A	A	B	E	C	C	B	A	C
77	B	C	B	D	C	C	B	A	C
78	C	A	B	F	C	C	A	A	C
79	A	A	A	F	D	C	A	A	C
80	A	B	A	F	C	C	B	A	C
81	B	B	A	D	C	C	A	A	C
82	B	A	B	E	C	C	A	A	C

No	Q0a	Q0b	Q1a	Q1b	Q1c	Q1d	Q2a	Q2b	Q3
83	C	A	B	E	D	C	A	A	C
84	B	A	B	F	C	C	B	A	C
85	B	C	B	E	C	C	A	A	C
86	A	B	B	D	C	C	A	A	C
87	B	B	B	E	D	C	A	A	C
88	C	A	A	F	D	C	B	A	C
89	B	B	A	E	C	C	B	A	C
90	A	C	B	D	C	C	B	A	C
91	B	C	B	E	C	C	A	A	C
92	C	B	B	E	C	C	A	A	C
93	C	B	B	F	C	C	A	A	C
94	B	B	A	D	C	C	A	A	C
95	A	B	A	E	D	C	A	A	C
96	C	A	A	E	C	C	B	A	C
97	B	B	B	D	C	C	B	A	C
98	B	A	B	D	C	C	A	A	C
99	C	B	B	D	C	C	A	A	C
100	C	B	B	D	C	C	B	A	C

**Keterangan**

- No. 1 – 42 : Wisatawan tipe *explorer*  
 No. 43 – 72 : Wisatawan tipe *incipient mass*  
 No. 73 – 100 : Wisatawan tipe *mass tourist*

**Q0a. Asal Benua**

- A : Eropa  
 B : Asia  
 C : Australia

**Q0b. Lama Kunjungan**

- A : 2 – 3 Hari  
 B : 3 – 4 Hari  
 C : > 4 Hari

**Q1a. Jenis Kelamin**

- A : Laki-laki  
 B : Perempuan

**Q1b. Usia**

- A : 18 – 20 Tahun  
 B : 21 – 30 Tahun  
 C : 31 – 40 Tahun  
 D : 41 – 50 Tahun  
 E : 51 – 60 Tahun  
 F : 61 – 65 Tahun

**Q1c. Tingkat Pendidikan**

- A : SMP  
 B : SMA  
 C : S1/ D3  
 D : S2



**Q1d. Tingkat Pendapatan**

- A : < US\$ 740
- B : US\$ 740 – 1480
- C : > US\$ 1480

**Q2a. Jumlah Kunjungan**

- A : 2
- B : 3
- C : > 3

**Q2b. Jumlah ODTW**

- A : 1 per Cluster
- B : 2 per Cluster
- C : 3 per Cluster

**Q3. Maksud Perjalanan**

- A : Menikmati ODTW dan berinteraksi dengan masyarakat local
- B : Menikmati ODTW dan relaksasi (menghindari kesibukan/ rutinitas)
- C : Menikmati ODTW, relaksasi, bersenang-senang

*Lampiran 4.*

***INTERVIEW GUIDE***  
**PREFERENSI WISATAWAN MANCANEgara**

**Tujuan Diskusi**

1. Menemukan preferensi wisatawan mancanegara terhadap prioritas *cluster*;
2. Menemukan preferensi mancanegara terhadap pelayanan sarana masing-masing *cluster*;
3. Melakukan eksplorasi terhadap harapan dan saran wisatawan mancanegara terkait integrasi ODTW Kota Yogyakarta.

**Kisi-kisi Diskusi**

1. Pengantar (5 menit)
2. Diskusi preferensi wisatawan mancanegara (50 menit)
3. Penarikan kesimpulan dan penutup (5 menit)

**TOTAL WAKTU 60 menit**

---

**Identitas Responden**

Nama : .....

No Screener IDI : .....

**Identitas Interviewer**

Nama Interviewer : .....  
 Waktu Wawancara : Tanggal...../ Bulan...../ Tahun.....  
 Jam Mulai : .....  
 Jam Selesai : .....  
 Lama Wawancara : .....

**Pengantar**

*This observation is done to complete the research for undergraduate thesis titled “Integration of Yogyakarta’s Tourism Objects Based on The Tourists’ Preference”. The aim of this research is to build integrated tourism objects in Yogyakarta based on the tourist’ preferences. By this maps, I would like to know your preference toward the formation of clusters which are one of the part of tourism objects’ integration. I am hoping for your willingness to give some opinions which would be very helpful to achieve the datas that are needed for this research. Thank you for your time.*

*Please go through the following questions and identify the appropriate reponses for each of them. There is no such thing as a wrong answer, therefore feel free to response unprohibitively. Your response will be used strictly for academic purposes. There will not be any commercial usage of the response in any kind/ form.*

**Diskusi Preferensi Wisatawan Mancanegara****1. Preferensi terhadap urutan cluster ODTW Kota Yogyakarta**

*From the map, could you please give score for each cluster based on your experience, interest, and preference. Also please explain the reasons for your choice*

*Score range (1 : poor – 5 : excellent)*

**2. Preferensi terhadap pelayanan sarana Kota Yogyakarta**

*There is list of services elements in Yogyakarta, we ask you to evaluate them. Could you please give score for each element*

*in each cluster based on the availability and accessibility of the elements*

*Score range (1 : poor – 5 : excellent)*

**3. Eksplorasi harapan dan saran terhadap pengembangan cluster**

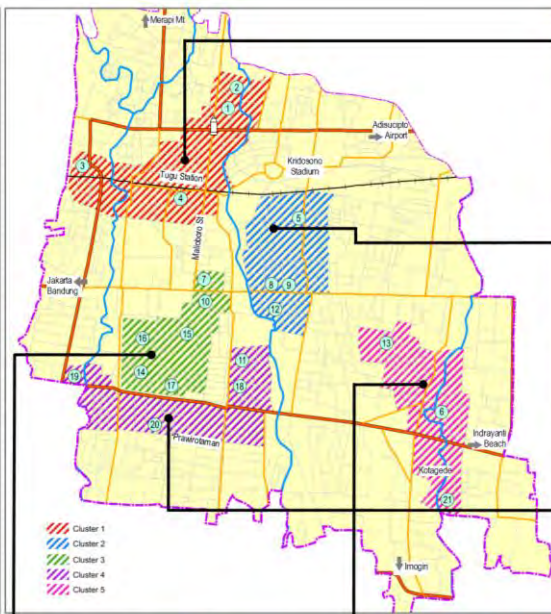
*What do you hope to make each cluster better, especially to make the objects more integrated based on the physical aspects like accessibility, transportation, attraction, and services*

**Penarikan Kesimpulan dan Penutup**

*Thank you very much for your time and answers*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## TOURISTS' PREFERENCE QUESTIONNAIRE

Name: \_\_\_\_\_  
No. Screener/DI: \_\_\_\_\_CLUSTER 1  
(.....)

Accommodation serv \_\_\_\_\_ Reasons: \_\_\_\_\_  
 Food serv \_\_\_\_\_  
 Supplementary serv \_\_\_\_\_  
 Suggestions: \_\_\_\_\_

CLUSTER 2  
(.....)

Accommodation serv \_\_\_\_\_ Reasons: \_\_\_\_\_  
 Food serv \_\_\_\_\_  
 Supplementary serv \_\_\_\_\_  
 Suggestions: \_\_\_\_\_

CLUSTER 4  
(.....)

Accommodation serv \_\_\_\_\_ Reasons: \_\_\_\_\_  
 Food serv \_\_\_\_\_  
 Supplementary serv \_\_\_\_\_  
 Suggestions: \_\_\_\_\_

CLUSTER 3  
(.....)

Accommodation serv \_\_\_\_\_ Reasons: \_\_\_\_\_  
 Food serv \_\_\_\_\_  
 Supplementary serv \_\_\_\_\_

Suggestions: \_\_\_\_\_

CLUSTER 5  
(.....)

Accommodation serv \_\_\_\_\_ Reasons: \_\_\_\_\_  
 Food serv \_\_\_\_\_  
 Supplementary serv \_\_\_\_\_  
 Suggestions: \_\_\_\_\_

Additional Suggestions: \_\_\_\_\_

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

*Lampiran 5.*

**REKAPITULASI HASIL KUISIONER**

No	Cluster 1				Cluster 2				Cluster 3				Cluster 4				Cluster 5			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
1	2	5	5	4	1	3	4	2	5	4	4	1	3	3	4	2	5	3	4	2
2	4	5	5	4	1	3	4	2	5	4	4	5	4	2	4	2	1	3	4	2
3	4	5	5	3	2	3	1	2	5	3	1	5	3	4	1	2	1	3	1	2
4	3	1	5	4	2	3	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	1	3	4	4
5	5	5	4	4	3	4	2	4	4	4	2	4	1	5	2	2	2	4	2	4
6	3	2	4	4	1	3	4	2	4	4	4	3	5	3	4	2	2	3	4	2
7	5	5	4	5	1	3	4	3	4	5	4	5	3	1	4	3	2	3	4	3
8	5	5	5	5	1	3	4	5	3	5	3	5	4	4	4	5	2	3	4	5
9	3	5	4	4	2	3	4	4	5	4	4	5	4	1	4	2	1	3	4	4
10	3	2	5	3	1	5	4	4	5	4	5	5	4	2	4	2	2	5	4	4
11	3	5	5	4	2	3	5	3	5	4	5	5	1	2	5	3	4	3	5	3
12	2	5	5	4	1	5	3	3	5	4	3	5	4	2	3	2	3	5	3	3
13	3	3	5	4	1	3	5	4	4	4	5	5	5	3	5	4	2	3	5	4
14	4	5	3	4	1	3	4	4	5	4	5	5	2	5	4	2	2	3	4	4
15	3	5	5	3	2	3	4	3	5	3	5	1	4	4	4	2	1	3	4	3
16	3	5	3	5	2	3	5	3	5	4	5	5	4	5	5	3	1	3	5	3
17	3	3	5	4	1	3	5	3	4	3	5	3	5	4	5	2	2	3	5	3
18	5	5	5	4	1	4	3	4	4	4	3	5	3	3	3	2	2	4	3	4
19	3	5	5	3	1	4	4	4	5	4	5	5	4	3	4	2	2	4	4	4
20	2	5	5	4	1	4	4	3	5	4	5	5	3	2	4	2	4	4	4	3



No	Cluster 1				Cluster 2				Cluster 3				Cluster 4				Cluster 5			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
21	3	2	5	1	1	4	4	3	5	4	3	3	2	4	4	2	2	4	4	3
22	3	5	4	3	2	5	3	3	5	4	4	5	4	2	3	2	1	5	3	3
23	5	1	4	3	1	5	4	3	3	3	5	2	4	4	4	3	2	5	4	3
24	5	5	5	4	1	5	4	4	4	4	5	5	3	4	4	2	2	5	4	4
25	3	5	5	4	1	3	4	4	5	4	3	5	4	3	4	2	2	3	4	4
26	4	5	4	4	2	3	3	3	5	4	4	5	3	4	3	3	1	3	3	3
27	4	5	5	1	2	5	5	2	5	1	5	5	3	5	5	2	1	5	5	2
28	3	5	2	3	1	3	3	4	5	4	2	5	4	2	3	2	2	3	3	4
29	3	2	4	2	1	2	4	1	5	2	5	5	4	5	4	2	3	2	4	1
30	2	5	5	4	3	4	4	3	4	4	5	5	5	4	4	2	1	4	4	3
31	3	3	5	4	1	4	2	4	5	4	2	4	4	4	2	2	2	4	2	4
32	3	2	5	4	2	4	3	2	5	4	5	4	4	4	3	2	1	4	3	2
33	3	5	5	4	2	2	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	1	2	5	4
34	3	5	5	4	1	2	4	3	5	4	5	5	4	2	4	2	2	2	4	3
35	3	2	2	3	1	1	4	2	4	2	2	4	5	1	4	2	2	1	4	2
36	4	5	3	3	1	3	3	1	5	3	3	4	3	2	3	1	2	3	3	1
37	2	5	5	3	3	3	5	4	5	4	5	4	4	1	5	2	1	3	5	4
38	3	5	5	3	1	4	3	2	5	4	5	4	4	2	3	2	2	4	3	2
39	3	5	4	2	2	4	4	3	5	2	4	4	4	4	4	3	1	4	4	3
40	3	1	3	3	2	1	3	3	5	4	3	1	4	4	3	3	1	1	3	3
41	3	5	3	4	1	4	3	4	5	4	5	4	4	3	3	4	2	4	3	4
42	2	5	1	4	3	5	4	3	5	4	5	5	4	3	4	2	1	5	4	3
43	4	4	4	4	1	4	4	4	5	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4

No	Cluster 1				Cluster 2				Cluster 3				Cluster 4				Cluster 5			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
44	3	4	4	4	1	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4
45	4	3	1	2	1	3	1	2	3	3	1	2	5	3	1	2	2	3	1	2
46	4	4	4	4	2	4	4	4	5	4	4	4	3	4	4	4	1	4	4	4
47	5	4	2	4	2	4	2	4	4	4	2	4	3	4	2	4	2	4	2	4
48	5	3	4	4	2	3	4	4	3	3	4	4	1	3	4	4	3	3	4	4
49	4	5	4	4	1	5	4	4	5	5	4	4	3	5	4	4	2	5	4	4
50	4	4	3	4	1	4	3	4	3	4	3	4	5	4	3	4	2	4	3	4
51	4	4	4	5	2	4	4	5	5	4	4	5	1	4	4	5	3	4	4	5
52	4	4	5	2	3	4	5	2	5	4	5	2	2	4	5	2	2	4	5	2
53	4	3	5	4	1	3	5	4	5	3	5	4	3	3	5	4	2	3	5	4
54	5	4	4	5	2	4	4	5	4	4	4	5	3	4	4	5	1	4	4	5
55	4	4	5	2	1	4	5	2	5	4	5	2	3	4	5	2	2	4	5	2
56	4	3	5	4	2	3	5	4	5	3	5	4	3	3	5	4	1	3	5	4
57	5	4	4	2	2	4	4	2	4	4	4	2	3	4	4	2	2	4	4	2
58	5	5	5	5	1	5	5	5	3	5	5	5	4	5	5	5	2	5	5	5
59	4	3	4	4	2	3	4	4	5	3	4	4	3	3	4	4	1	3	4	4
60	3	4	3	5	1	4	3	5	4	4	3	5	4	4	3	5	2	4	3	5
61	5	4	5	4	3	4	5	4	4	4	5	4	1	4	5	4	2	4	5	4
62	4	3	4	3	2	3	4	3	5	3	4	3	3	3	4	3	1	3	4	3
63	5	3	4	3	2	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	1	3	4	3
64	5	5	4	4	1	5	4	4	3	5	4	4	4	5	4	4	2	5	4	4
65	4	4	5	2	1	4	5	2	5	4	5	2	3	4	5	2	2	4	5	2
66	3	3	5	5	2	3	5	5	4	3	5	5	5	3	5	5	1	3	5	5

No	Cluster 1				Cluster 2				Cluster 3				Cluster 4				Cluster 5			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
67	4	3	3	4	1	3	3	4	5	3	3	4	3	3	3	4	2	3	3	4
68	4	5	4	5	1	5	4	5	5	5	4	5	3	5	4	5	2	5	4	5
69	5	3	5	3	2	3	5	3	4	3	5	3	3	3	5	3	1	3	5	3
70	4	3	4	4	2	3	4	4	5	3	4	4	3	3	4	4	1	3	4	4
71	3	4	4	5	1	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	5	2	4	4	5
72	4	4	5	4	1	4	5	4	5	4	5	4	3	4	5	4	2	4	5	4
73	4	3	2	1	1	3	2	1	5	3	2	1	2	3	2	1	3	3	2	1
74	5	3	1	3	1	3	1	3	4	3	1	3	2	3	1	3	3	3	1	3
75	4	4	2	3	1	4	2	3	5	4	2	3	2	4	2	3	3	4	2	3
76	4	4	1	2	1	4	1	2	5	4	1	2	2	4	1	2	3	4	1	2
77	5	4	2	3	1	4	2	3	4	4	2	3	2	4	2	3	3	4	2	3
78	3	3	2	2	2	3	2	2	5	3	2	2	1	3	2	2	4	3	2	2
79	4	2	4	2	2	2	4	2	5	2	4	2	1	2	4	2	3	2	4	2
80	2	3	2	2	3	3	2	2	5	3	2	2	1	3	2	2	4	3	2	2
81	5	2	2	4	1	2	2	4	4	2	2	4	3	2	2	4	2	2	2	4
82	4	2	1	4	2	2	1	4	5	2	1	4	1	2	1	4	3	2	1	4
83	3	3	2	2	2	3	2	2	5	3	2	2	1	3	2	2	4	3	2	2
84	5	1	2	4	1	1	2	4	4	1	2	4	3	1	2	4	2	1	2	4
85	4	3	4	3	1	3	4	3	5	3	4	3	2	3	4	3	3	3	4	3
86	5	5	3	2	1	5	3	2	4	5	3	2	2	5	3	2	3	5	3	2
87	4	3	1	1	1	3	1	1	5	3	1	1	2	3	1	1	3	3	1	1
88	4	4	2	2	1	4	2	2	5	4	2	2	3	4	2	2	2	4	2	2
89	5	2	1	2	3	2	1	2	4	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2

No	Cluster 1				Cluster 2				Cluster 3				Cluster 4				Cluster 5			
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
90	4	3	2	3	1	3	2	3	5	3	2	3	3	3	2	3	2	3	2	3
91	5	4	2	4	3	4	2	4	4	4	2	4	2	4	2	4	1	4	2	4
92	3	5	2	3	2	5	2	3	4	5	2	3	1	5	2	3	5	5	2	3
93	4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	5	3	3	3
94	4	4	4	2	1	4	4	2	5	4	4	2	2	4	4	2	3	4	4	2
95	4	3	2	1	1	3	2	1	3	3	2	1	2	3	2	1	5	3	2	1
96	4	2	3	2	1	2	3	2	5	2	3	2	2	2	3	2	3	2	3	2
97	3	2	3	1	2	2	3	1	5	2	3	1	1	2	3	1	4	2	3	1
98	4	3	1	2	2	3	1	2	3	3	1	2	1	3	1	2	5	3	1	2
99	4	3	2	2	3	3	2	2	5	3	2	2	2	3	2	2	1	3	2	2
100	4	2	1	2	1	2	1	2	5	2	1	2	2	2	1	2	3	2	1	2

**Keterangan**No. 1 – 42 : Wisatawan tipe *explorer*No. 43 – 72 : Wisatawan tipe *incipient mass*No. 73 – 100 : Wisatawan tipe *mass tourist*A : Skor *Cluster*B : Skor *Accommodation Services*C : Skor *Food Services*D : Skor *Supplementary Services*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Bondowoso, 20 November 1993 dan merupakan anak ketiga dari tiga bersaudara. Pendidikan formal yang telah ditempuh penulis antara lain SD Al-Falah Tropodo I, SMP Negeri 22 Surabaya, SMA Negeri 15 Surabaya, dan terakhir terdaftar di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota FTSP-ITS dengan NRP 3611 100 049 melalui jalur SNPMTN tulis pada tahun 2011. Selama menjadi mahasiswa, penulis secara aktif bergabung dengan Himpunan

Mahasiswa Planologi ITS sebagai staff Departemen Hubungan Luar. Selain itu, penulis juga aktif mengikuti beberapa kegiatan kemahasiswaan dan menjadi panitia, salah satunya sebagai *Instructur Committee* pada Gerigi ITS 2013. Selama menjalani perkuliahan, penulis pernah melakukan kerja praktek di PT. Tata Guna Matra Surabaya selama 3 bulan dalam penyusunan *Zoning Regulation* Kota Surabaya. Jika terdapat saran dan pertanyaan terkait penelitian ini, penulis bisa dihubungi melalui *e-mail* [sarita.novic@gmail.com](mailto:sarita.novic@gmail.com).

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*